The Myth of Security at Canada's Airports

Standing Senate Committee on
National Security and Defence

January 2003

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And

The Honourable Senators:

Atkins
Banks
Cordy
Day
Meighen
Smith, P.C.
Wiebe

*Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.)
*Lynch-Staunton (or Kinsella)
**Ex Officio Members*

103-03646/

TABLE OF CONTENTS

PLASTIC KNIVES DON'T CUT IT 6

SYMBOLISM AND REALITY 7

IS YOUR MONEY BEING WISELY INVESTED? 8

OUT OF SIGHT, OUT OF MIND 9

LOOSE LIPS SINK SHIPS 11

CANADIANS SHOULD KNOW

WHAT THE BAD GUYS KNOW 13

I. TRAINING AIR CREW, IMMIGRATION AND CUSTOMS OFFICIALS, AND MAINTENANCE STAFF TO DEAL WITH POTENTIAL THREATS 15

Is What You See What You Get? 16
Crews Want Training, Not a Wing and a Prayer 18
To deal with the problems outlined in Section I, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 25

II. IMPROVING IN-FLIGHT SECURITY 27

Informed Flight Crews 27
The Whole Team Must Know 28
Let's Roll Together 30
Securing Cockpit Doors 30
To deal with the problems outlined in Section II, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 35

III. DEALING WITH POTENTIAL THREATS CONCEALED IN CHECKED BAGGAGE, PARCELS AND MAIL 37

Checked Baggage 38
Sniffing Out Trouble 40
Canada Two Years Behind 41
Mail and Packages 43
Why Should Mail Be Exempt? 47
To deal with the problems outlined in Section III,
THE COMMITTEE RECOMMENDS: 55

IV. DEALING WITH THE THREAT OF UNDERCOVER TERRORISTS OPERATING INSIDE A TERMINAL 57

Good Apples and Bad 59
Front Tight, Back Slack 60
How Security Checks Work. Sometimes. 62
Hail Mary Passes 63
Is This a Security Culture? 65
"Random" Means Willy-Nilly 67
To deal with the problems outlined in Section IV,
THE COMMITTEE RECOMMENDS: 75

V. DEALING WITH THE THREAT OF SUBVERSIVES OPERATING FROM THE OUTSKIRTS OF THE AIRPORT 77

Airport Neighbours with Neighbourly
Access To Ramps and Runways 80
Private Aircraft 83
Mail Carriers, Freight Forwarders 86
To deal with the problems outlined in Section V,
THE COMMITTEE RECOMMENDS: 91

VI. DEALING WITH THE THREAT OF TERRORISTS ATTACKING AIRCRAFT FROM BEYOND THE PERIMETER OF AN AIRPORT 93

VII. IMPROVING AIRPORT POLICING 97

THREATS GROW, POLICE SHRINK 99
ONE FORCE FOR AIRPORT SECURITY? 100
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VII, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 107

VIII. IMPROVING THE GOVERNANCE OF CANADA'S AIRWAYS 109

THE SHELL GAME 111
THE ROLE OF CATSA 113
THE RELATIONSHIP BETWEEN CATSA AND TRANSPORT CANADA 117
TURF WARS OVER SECURITY 120
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VIII, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 125

IX. ASSURING FINANCIAL ACCOUNTABILITY 127

WHAT ARE LOCAL AIRPORT AUTHORITIES SPENDING ON SECURITY? 130
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION IX, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 135

X. THE NEED FOR A NEW TRANSPARENCY 137

RESPONSIBLE GOVERNMENT IS PREDICATED ON THE PUBLIC'S RIGHT TO KNOW 138
HONEST PEOPLE CAME FORWARD 139
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION X, THE COMMITTEE RECOMMENDS: 141

RECOMMENDATIONS **143**

ORDER OF REFERENCE 151
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM 153
WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD 158
SECURITY IMPROVEMENTS 166
SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT. 170
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY 173
LEGAL OPINIONS PROVIDED TO THE COMMITTEE 186
PEEL REGIONAL POLICE SERVICE 190
EXHIBITS 191
STATISTICS 194
MEDIA ACTIVITIES 196
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE 198
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT 213

INDEX **223**

"You take away a hat pin, you take away some nail clippers, and everybody leaves the airport saying "Oh, isn't that wonderful, they are so zealous . . . we don't have to worry. And it is all nonsense. Absolute nonsense."

Aviation Company Owner

"The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room in two minutes and train you on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on – it is that wide open."

Chuck Wilmink
Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines

Plastic Knives Don't Cut It

Lack of security at American airports clearly abetted the tragic disasters of September 11, 2001. It was therefore not surprising that those events triggered a new era of avowed vigilance in the North American air travel industry. A crackdown certainly made good sense, given that the threat of more horrific assaults on the United States and its allies is unlikely to disappear anytime soon. While it may be true that would-be terrorists will now divert their attention to alternate North American targets like power supplies, water supplies and the Internet, it would be foolish to gamble that one of our greatest vulnerabilities – our airways – will not be targeted again.

In the weeks of trauma that followed September 11, responses at Canadian airports and on Canadian flights were predictable. Lineups lengthened at check-in and security counters after airline employees were ordered to be more zealous in scrutinizing both passengers and their belongings. Those three opening questions became more insistent:

"Did you pack your own luggage?

Do you know what is in it?

Was it ever out of your sight?"

Passengers on tour groups whose bags had languished in hotel lobbies for hours blithely fib in replying every day. Who wants to jeopardize their flights?

Items as innocuous as nail clippers and Remembrance Day poppies were confiscated. Some early Air Canada flights featured metal forks and no knives, soon to be followed by metal forks and plastic knives.

Symbolism and Reality

Some of these gestures were more symbolic than useful. The metal forks clearly had more potential as weapons than the dull metal knives, so it didn't surprise many people when the Minister of Transport said that metal knives could be returned to service last November. American authorities abandoned the three famous questions after it became apparent that it was hard to find an ordinary passenger unwilling to fib, although as this report went to print they were still being asked in Canada.

Tougher scrutiny at check-in counters and security gates was sometimes useful, sometimes frivolous, but always a visible manifestation of the federal government's determination to make Canada's airports and aircraft safer places for Canadians. Even the sillier components were a reminder to the flying public that the $24 per round trip they were being charged to fund the government's $2.1 billion, five-year air security initiative for improvements to security was money well spent.

Is Your Money Being Wisely Invested?

But has it been money well spent? Is this forced investment by Canada's air travellers creating a significantly safer system of air travel? There doesn't seem much doubt that it is creating a system that is at least a bit safer. If an airport security officer spends two minutes checking a passenger's carry-on baggage rather than 30 seconds, sooner or later that extra scrutiny could pay off. But there are 40 million departures at Canadian airports annually. Air travellers in Canada are charged $12 a takeoff for improved security measures. That's $480 million – nearly half a billion dollars a year. There are two questions to be asked here:

Are Canadian air travellers getting good value for their money?

Should Canadian air travellers feel comfortable that the new security measures that they are paying for are making air travel in Canada significantly more secure than it was before September 11, 2001?

The Standing Senate Committee on National Security and Defence set out to answer those questions in a series of hearings and inspections that began more than a year ago. Our conclusions, after this year-long investigation, are, to say the least, unsettling.

We believe that a handful of useful security improvements have already been implemented **(see Appendix IV).** But these do not come close to the improvements that the Committee

believes should be made, at a much faster pace than authorities have demonstrated over the 16 months that have passed since September 11. Essentially, the Committee sees the front door of air security as now being fairly well secured, with the side and back doors wide open.

We have made a series of recommendations. We believe that these recommendations, if implemented, would speed the process of making Canadian air travel a significantly less risky business.

Out of Sight, Out of Mind

The federal government and Canada's air industry have focused on introducing measures to toughen security that are highly visible to the travelling public – more vigilant screening of hand luggage, questions as to whether luggage could have been tampered with, requirements that passengers accompany their luggage on flights, and so on.

These measures have reassured many travellers that security has been tightened at Canadian airports since the tragic events of September 11, 2001. The problem is that there has been little or no improvement to huge security gaps that persist behind the scenes in the Canadian travel industry.

These include:

- A lack of scanning of potentially dangerous cargo on passenger flights, such as baggage, packages and mail
- Inadequate background security checks of airport workers accessing aircraft
- Inadequate searches of airport or outside workers accessing aircraft
- Outmoded and insecure pass systems for workers entering restricted areas at airports
- Haphazard examination of passes when workers enter secure areas
- A lack of almost any kind of security requirements for private aircraft and their passengers
- A lack of security background checks on workers in buildings abutting to airports with access to vulnerable areas at airports
- Inadequate security boundaries between airport tarmacs and buildings adjacent to airport property
- Intolerable delay in introducing training for flight crews to deal with new threats to flight safety

- A lack of any plan to train maintenance workers in the recognition of potentially dangerous persons, objects or substances

- Inadequate briefing of flight crew personnel when armed aircraft protection officers are aboard flights

Loose Lips Sink Ships

The Committee has been criticized for calling witnesses that have shared knowledge of these breaches with the Canadian public. One invited witness – Mr. Louis Turpen, head of the Toronto Airport Authority – actually refused to appear before the Committee, scolding us that "Loose Lips Sink Ships." That is a wartime expression that made a reasonable point when Canada was at war: anything a Canadian says that might inform the enemy about Canada's military weaknesses could compromise our country's security.

The Committee wishes to make two points here. The first is that, while much of the information we solicited from witnesses is not nearly well enough known to Canadian travellers, it is no secret to anyone who works in and around airports. And it is certainly no secret to people looking for ways to undermine security at our airports, be they terrorists or the many members of organized crime who take advantage of flaws in air travel systems for their own lucrative advantage. The kind of

unsettling testimony we heard is available at coffee shops anywhere near a Canadian airport. Occasionally they show up in newspaper reports that point out the relative ease with which people designated to test security systems are able to circumvent them with fake guns, knives and explosives.

Our second point is that if "insiders" and the friends of insiders know what the flaws are, so should ordinary Canadians. The North American auto industry did virtually nothing to improve the safety of the family car until Ralph Nader came along. The Canadian emergency blood system was run with demonstrated lack of concern for public safety until the public found out about it, and reforms were introduced.

The profit motive combined with bureaucratic inertia leaves all kinds of huge problems unsolved until the public gets its back up, and applies enough pressure to politicians and officials to get them solved.

In short, the Committee refuses to be complicit in a cover-up. Loose lips are unlikely to sink ships when anyone who takes the time to scrutinize security systems at airports – and terrorists do take the time – quickly sees glaring holes. Furthermore, Committee members were not asking witnesses questions like "what is the code to get through a secure door?" We were asking for assurances that secure doors are locked.

Our basic premise: You can be sure that ships really will sink if they have a lot holes in them. And those holes aren't likely to

get patched unless the public applies pressure to get the job done. They certainly aren't patched yet.

The Committee recognizes the need to balance the public's right to know against the interests of national security. But unreasonable secrecy acts against national security. It shields incompetence and inaction, at a time that competence and action are both badly needed. The *Parliament of Canada Act* designates Parliament as the primary agent in providing Canadians with good, balanced government. The Committee sees itself as helping to perform this role on behalf of all Canadians, and considered the resistance of some people who chose to hide behind a false wall to be most inappropriate.

Canadians Should Know What the Bad Guys Know

Will the Committee be successful in speeding reform? So far, so good. Early in our hearings, when asked why airside workers were not searched like passengers or flight crews, one witness from Transport Canada told us that having a relationship of "trust" with these workers was much more important than determining whether any of them might have weapons in their tool kits or lunch buckets.

That tone changed as the weeks went on. Toward the end of our hearings, after coverage of some of the Committee's

exchanges in the media, the Minister of Transport announced that the new Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) would take on responsibility for randomly searching airline workers and improving the lax system of security checks that now prevails in their workplace.

Random checks are not enough (a point that we will discuss later in this report). However, Committee members were pleased to see at least some vestige of progress after so much painful inertia.

Our hearings have encouraged admissions that the system as it stands is not adequate, and they have encouraged promises of corrections to several key areas. The problem is that, to date, these promises fall short of addressing the dangers at hand.

Furthermore, implementation remains painstakingly slow. We would like less window-dressing, more attention to real weaknesses, and a much more lively set of responses to a potentially deadly set of problems.

I. Training Air Crew, Immigration and Customs Officials, and Maintenance Staff to Deal with Potential Threats

It must be emphasized that while several of the recommendations of this report are designed to guard against threats from corrupted "workers" – either real or fake employees – who might abuse their position of trust in and around airports to sabotage aircraft, in reality the tens of thousands of legitimate workers are far more likely to be part of the solution to airport security problems than a threat.

Electronic and biometric safeguards only constitute a small part of any strong security system. In fact, there is an argument to be made that over-dependence on technology can instill a false sense of confidence in any security system, because smart people will eventually figure out how to circumvent even the most sophisticated technology, which is why it keeps having to be upgraded.

Security is much more than technology. It is an attitude, a culture. People – passengers and air industry workers – are at the heart of Canadian air security. The overwhelming majority of people who work at Canada's airports are honest, caring and vigilant people. Screeners at security counters, in recent years contracted by airlines, have been notoriously undertrained,

underpaid, and have worked unreasonably long shifts at scanning monitors, making them too bleary-eyed to be effective.

The Canadian Air Transport Security Authority wisely made new training for these employees its first priority. That training got underway in 2002 and continues. CATSA took over responsibility for screening employees at the end of 2002, and has promised that wages will increase from around the minimum wage level to an average of around $11 an hour (depending on location) very quickly.

Is What You See What You Get?

Retraining of passenger screeners is one of many areas in which the focus has been on dealing with visible flaws to the system, while neglecting security behind the scenes. Why upgrade training for hand baggage screeners, but not for maintenance workers? Maintenance workers are asked to be vigilant around aircraft that they are fuelling, fixing and grooming, but have received not the slightest bit of training to help them recognize potentially dangerous materials. Transport Canada says that this is the responsibility of the air carriers.

While tight security is obviously crucial when flights are embarking, it is also of consequence when flights are arriving.

But do our customs and immigration officers have the tools and the training to pick out persons arriving from abroad who may constitute a threat to Canadians?

On November 18, 2002, Sheila Fraser, Auditor General of Canada, told the Committee that "We found that customs officers did not have adequate information to assess the risk that travellers pose to Canada, and that many long-serving officers had not received necessary refresher training . . . we found that these officers had little information and support to ensure that applicants were unlikely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians . . . most of the recommendations that we made in our audits are being dealt with satisfactorily – an exception, with relation to air travel security, is training . . . neither Canada Customs and Revenue Agency nor Citizenship and Immigration Canada has reported much progress."

More than a full year after the September 11 attacks the Committee heard that Air Canada's flight crew security training has not changed in ten years, for instance. There has been no new training in the wake of the September 11 incidents, which should have significantly altered airlines' protocols for maintaining cabin security.

Flight crews have received no training in what role they should try to play if an armed Aircraft Protection Officer (APO) is on board. These APOs – RCMP officers – are placed on flights to Washington's Reagan Airport (at the insistence of U.S. authorities), but we were also told that they work some

domestic flights. They operate covertly, and are not supposed to intervene except in dire circumstances. They pay particular attention to assuring cockpits remain secure.

In the United States, armed "sky marshals" brief crews on everyone's responsibility if an incident occurs. Not in Canada. Not all members of flight crews must even be advised as to when an APO is on board. What does an uninformed flight attendant do if she or he sees an unknown person rise with a gun in his hand? Get out of the way? Or hit him with a wine bottle? *Nobody knows.*

Crews Want Training, Not a Wing and a Prayer

According to testimony, flight crews at Air Canada and other airlines are still waiting on Transport Canada to come in with new training requirements. The airlines, we were told, are unwilling to go ahead with new training on their own lest their new training not measure up to any new Transport Canada requirements in the works. Transport Canada predicts that it will not have new training procedures in place until the summer of 2003.

This is unacceptable. Why is it taking two full years to react to the dramatic new scenarios created by the obvious willingness of terrorists to die while using aircraft as weapons to wreak as much destruction as possible?

Here are examples of the some of the other testimony that the Committee heard on this issue:

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "ALPA is particularly concerned with . . . protocols, procedures, and training for pilots and flight attendants with respect to events that could jeopardize the safety and security of an aircraft, from a verbally abusive passenger to a terrorist trying to break down the cockpit door. The United States has developed a comprehensive program or strategy dealing in this regard. We do not see that [such a strategy] has yet been developed in Canada... Right now the air marshal will identify himself or herself to the captain before the flight, but we feel the protocols, procedures and training associated with such a major issue on board an aircraft have not been formulated. It could be as simple as the flight attendant knowing whether to duck, or assist in some way."

Senator Cordy, Nov. 4, 2002: "What type of training do pilots receive in dealing with terrorists or even hijacking, and how do you work with an RCMP officer who may be on board the plane, the marshal?

Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association: "The short answer is no, nothing. We used to get training on how to deal with hijackers before we knew that they were trying to get control of the aircraft and crash it . . . we have been calling from day one for procedures on how to deal with that very issue. What do we need to know? How do we have to coordinate our crew that we have onboard and everything else? We have received nothing."

First Officer Ross Cooper, Security Committee, Air Canada Pilots Association Nov. 4, 2002: "One of the very early recommendations that we came up with . . . was one of changing the attitude toward highjacking. Prior to 9/11 . . . the established policy was to be compliant, slow the situation down, get the aircraft on the ground, and we will sort it out there with the forces available. We recommended that this policy of compliance be changed to a policy of non-compliance in recognition of the new threat, of the new environment we found ourselves in . . . that recommendation was forwarded through the Transport Canada working group sessions . . . to date, I do not think we have anything back on it."

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE, the union representing flight attendants, Nov. 18, 2002: "Not all flight attendants on any particular flight are guaranteed of knowing whether an armed RCMP officer is onboard their aircraft. In our view, such lack of knowledge could lead to confusion and unwitting interference with the sky marshals in the performance of their duties in the event of a terrorist attack."

"Flight attendant training procedures on how to deal with the new breed of suicide terrorists are outdated. Our procedure and training are still based on the hijacking scenarios of the 1970s: try to negotiate, offer liquids to drink . . . Sadly, the development of these new training standards has been delayed because of an internal turf war between Transport Canada, Civil Aviation, and Transport Canada, Security."

(On Dec. 2, 2002, William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, said he did not agree that a "turf war" existed within his department.)

France Pelletier, Flight Attendant, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002. "Our flight attendant manual contains basically all of our standard operating procedures. It was after my insistence that we were able to get some sort of procedure written in as to what to do if we see some unknown substance on board an aircraft. However we

have absolutely no training and there have been no developments in that area whatsoever Transport Canada either.

... Flight attendants are being asked to do checks for bombs and other things when we are not trained. We do not even know what they look like.

... [We need something like what] one of the carriers... is looking at. . . a law enforcement training package on how to deal with somebody who is very aggressive . . . verbal judo, self defence, how to put on handcuffs... We have restraint ties onboard aircraft and we are not even trained in how to use them."

Sen. Banks: "Ms. Pelletier, would you recognize, for example, a plastic explosive if you saw it?"

Ms. Pelletier: "No, sir."

Sen. Banks: "Ms. Pelletier, you said, in your worst-case example, you are walking past with a cart, facing the people in an airplane as you would normally do, and someone stands up suddenly and is in the process of drawing a gun, and if you have a wine bottle in your hand, you are going to bash him or her."

Ms. Pelletier: "That is correct."

Sen. Banks: "Is that part of your training?"

Ms. Pelletier: "We do not have any training . . . we do not know what the rules of engagement are. We do not know what we are supposed to do."

Dave McLeod, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Lead Station Attendant (overseeing baggage and ramp operations), Aug 15, 2002: "Do I look for suspicious baggage and things? Yes I do. It is general knowledge that you are supposed to report anything suspicious. Have I been trained in what a suspicious bag is? No."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002: "We recognize the need to change and improve training for flight crews. We are in the process of developing enhanced training with that in mind."

After listening to a great deal of testimony on this issue, the Committee has come to the conclusion that it is intolerable that training of Canadian air crews, customs and immigration officers, and maintenance workers – the very people we are counting on to alert us to dangers and help deal with dangers

that technology cannot curb on its own – have not received significant upgrades in anti-terrorism training nearly a year and a half after September 11.

To deal with the problems outlined in Section I, THE COMMITTEE RECOMMENDS:

I.1 Transport Canada should, by March 31, 2003, finalize and issue training standards programs to equip cabin crews to deal with terrorists and/or terrorist materials. All flight crews should have completed training by September 30, 2003.

I.2 The Canada Customs and Revenue Agency and Immigration Canada should, by June 30, 2003, offer substantive evidence to the Committee that they have addressed the Auditor General's recommendations to improve training that will help airport personnel identify persons "likely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians." They should also demonstrate that they have made arrangements to gain access to police databanks that would assist in such identification, and have provided their employees with the training and technology required to take advantage of these databanks.

I.3 Transport Canada should, by September 30, 2003, ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.

The Committee believes that these deadlines are both urgent and reasonable, and will therefore monitor responses of the players involved. If any of the designated parties believe that they have valid reasons why the deadlines cannot be met, the Committee requests written explanations and alternate proposals.

II. Improving In-Flight Security

No question: flight crews, maintenance personnel and customs and immigration officers need upgraded training to help thwart terrorist activities, and they need it quickly.

Beyond improved training for flight crews, the Committee wishes to present observations in this section specific to the working world they inhabit – the airline cabin.

Informed Flight Crews

Our first observation is that, beyond training for situations in which armed Aircraft Protection Officers (APOs) may be on board, all members of a flight crew should be informed when such persons are on board. Currently, the Committee was told, only the cockpit crew and the chief flight attendant are so informed. It is then left to them as to whether they inform the rest of the crew.

This "optional" approach would seem to run counter to the wishes of both the RCMP – who believe the fewer people who know the APO is on board, the better, and members of the airline unions, most of whom believe that all attendants should know so they will be able to either help or get out of the way when an APO goes into action.

The argument against informing all crew members is that a subordinate crew member might inadvertently turn to an APO for assistance if a passenger were being disruptive, thus permitting a team of terrorists to flush out an APO through the disruptive activities of one member of the team. Other members of the terrorist team, it is argued, might then take out the APO and get on with the business of assaulting the cockpit.

The Whole Team Must Know

On Dec. 2, 2002, RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky told the Committee that the APO's primary responsibility is to "prevent an unauthorized person from gaining access to the cockpit," while in the United States "sky marshals" "are also mandated to respond to unruly passengers." While the Committee initially had some concern that an APO might not choose to get involved even when a flight attendant or passenger faced a life-and-death situation with a violent passenger, Deputy Commissioner Loeppky assured us that the APOs are trained to "react to any security threat on board an aircraft that may jeopardize the integrity of, or unlawful interference with, civil aviation, and respond to threats of death or grievous bodily harm."

The difference between an American sky marshal and a Canadian APO, he said, was that a Canadian APO "will not intervene in incidents" on board that are normally the air carrier's responsibility. That difference, he argued, was

sufficient to justify the American approach of informing *all* air crew when a sky marshal is on board, as opposed to the Canadian practice of only advising the pilot and chief flight attendant.

The Committee heard testimony that, while the captain and chief flight attendant were informed of the presence of one or possibly more APOs, they were not informed as to who among the passengers was an APO. That, it was argued, was because, in the event of a possible takeover of the plane, the RCMP does not want anyone inadvertently seeking assistance from the APO when terrorists might be employing disruption to divert him or flush him out before making their major assault on the cockpit.

The Committee found the argument for not identifying an APO specifically more convincing that the argument that there is no need to advise all flight crew when an APO is on board. Some of our witnesses, however, felt that Canada should adopt the U.S. system of both identifying officers to all crew and having the crew briefed by the officers:

> **Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE, November 18, 2002.** "The only response I've heard from the RCMP is that their sky marshals are on an undercover operation and, therefore, the identity of those officers needs to be protected... That may be useful in an undercover operation in a bar or in a drug situation, but on an aircraft, it is different. We have to work as a team . . . . Our fear . . . is that if someone

> pops up, begins to draw a gun, you do not know them and you are walking by, you may just slug them. That is the unwitting interference."

Let's Roll Together

At this point the Committee is prepared to accept the RCMP argument that particular APOs not be identified to crew. However, given the need for teamwork in an aircraft cabin – particularly in situations in which several powerful and irrational people may be trying to either destroy or take over an aircraft – the Committee can see no reason that entire crews would not be advised of the presence of APOs on any flight, to prepare themselves mentally for situations in which a person brandishing a gun might be someone to try to assist, either actively or passively, rather than to hinder.

Securing Cockpit Doors

There is very little disagreement among security experts that the one measure most likely to prevent recurrences of September 11-type tragedies is the installation of double cockpit doors. CATSA has budgeted $35 million to assist Canadian carriers to fortify cockpit doors. But while Transport

Canada is requiring that Canadian cockpit doors be reinforced, there is not yet any requirement that they be doubled.

> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, November 27, 2002:** "Canadian regulations are now in place that require modifications to be completed by April 9, 2003. These modifications include the retrofit of flight deck doors with fortified lockable doors that can be locked or unlocked by the pilots without having to leave their seats."

We were informed that Air Canada is testing various manifestations of double cockpit doors, which assure that when a member of the cockpit crew emerges to use the washroom, or meals are delivered to them, one door to the cockpit always remains secured. We received one estimate that cockpit doors are typically opened eight times on an average flight.

The overwhelming testimony of both experts and flight crews was that, while reinforced doors are a great improvement, double doors should be installed on any planes that can accommodate them. Cockpit crew also told us that video cameras allowing them to see what activities might be taking place in the passenger cabin would be useful.

Some examples of testimony the Committee heard on cockpit safety:

Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002: "We polled our pilots . . . what they said was if we can have a totally secure cockpit environment . . ."

Sen. Meighen: "Double-doored?"

Mr. Johnson: "Double doors, then we do not need to be armed . . . "

Sen. Smith: "Are you getting double doors?"

Mr. Johnson: "Understand that most cockpit doors are at the end of some kind of small hallway, whether it is made up of the galley and the washroom, or whatever. There is a system where they can put a metal curtain across that hallway. It is just temporary, when somebody is coming or going from the cockpit. You may even be able to see through it. It may just be a series of steel bars, much like you see across the front of a shop when it is closed up."

Senator Kenny: "You are satisfied from your side of the cockpit that the doors are safe now?"

Mr. Johnson: "I would not characterize it as safe as we want. They are safer than they used to be. We still believe that we need that double door to make it as safe as we want it to be."

France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002: "I agree with [the double door]."

Sen. Atkins: "How do you implement it on some aircraft?"

Mme Pelletier: " I have seen one demonstration. You would have a pass code to get through the first door. Then the first door would shut and you would be stuck between the two doors and have to enter another code before getting through the second door. It is an additional barrier. I have seen them and I think it is a good idea."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug 14, 2002: "If you are familiar with El Al aircraft, Israel has a two-door system, creating what is called a 'man trap.' That

situation is currently being studied, and we are in favour of that being looked at very closely."

Aviation Company Owner, *in camera*, June 24, 2002: " . . . of all the problems we have, that is the easiest to solve. Indeed, for the most part, it is being solved. Kevlar doors on the cockpit and absolutely rigid, rigid procedures, that if something is going on in the back, you stay up there and you fly the airplane. It is a very simple fix. It is the only area in this total security issue at the airport . . . that is susceptible to an easy fix."

Sen. Norman Atkins: "What is CUPE's view on pilots having weapons?"

Flight Attendant France Pelletier: "We were against it. Terrorists, armed marshals and now armed pilots? It would be a battlefield."

Aviation Company Owner, *in camera*, June 24, 2002: "Everybody talks about crews having guns, and few think to ask: 'What if you fire the gun at 35,000 feet?' Has anybody heard of explosive decompression? I went to school on explosive decompression. For the most part, nobody lives."

To deal with the problems outlined in Section II,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

II.1 All flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.

II.2 Transport Canada should, by June 30, 2003, require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by December 31, 2004.

II.3 APOs should be instructed by the RCMP to be prepared to intervene in violent disruptions in passenger cabins, and certainly be prepared to intervene if crew or passengers' lives are threatened, and not necessarily to restrain themselves until the very moment that any assault is launched on the cockpit.

II.4 Pilots should not be armed.

III. Dealing With Potential Threats Concealed in Checked Baggage, Parcels and Mail

The responses of Canadian authorities to the incidents of September 11 – incomplete as Section II shows them to be – have been almost entirely aimed at the threat of terrorists taking over the cockpits of aircraft by sneaking suicidal attackers on board. This, of course, remains a legitimate threat. But as more than one witness pointed out to the Committee, with increased focus on cabin security, terrorists are now more likely to target something more unguarded, like the soft underbelly of a passenger plane – the hold.

Our hearings reinforced Committee members' concerns that screening of material that goes into the hold of Canadian passenger aircraft is done so rarely that it is almost non-existent. Some intermittent screening does take place when someone believes that they have cause to be suspicious, and some more sophisticated electronic screening equipment has been installed at Vancouver International Airport and other places. But – other than on flights to Reagan International – if the screening of passengers' carry-on luggage were rated at 9 out of 10, screening of the contents of the hold on the average Canadian flight might generously rate a 1.

In other parts of this report it will become clear that police are well aware that Canada's airports have become infiltrated by

organized crime, and that part of organized crime's success at airports is their ability to move packages and baggage in and out of terminals without being subjected to scrutiny. Rigorous scrutiny would clearly make life difficult for criminals operating at airports, but more importantly, it would make life much more problematic for potential terrorists.

Checked Baggage

Senator Atkins: Aug. 15, 2002: "In terms of the process, from the time that the bag is checked in through the conveyer belt down to where you are, is there a random check of baggage? I know there is not a complete check, because we have been told that."

Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers [Oversees baggage and ramp operations at Pearson]. "No, there is not. When that bag is checked in, that is it . . . there is nothing that we screen or check the bags with once the passengers have checked them in."

One good thing that has happened regarding baggage security at Canadian airports since September 11, 2001, is this: if a person who has checked baggage does not get on a plane, their baggage is pulled off. Canada has been ahead of the United States for many years in this regard on international flights, but since September 11 the rule has also been applied to domestic flights.

But the rest of the checked baggage story at Canadian airports is not a pretty tale. The Committee was told that there are about 22 kilometers of moving baggage belts at Pearson's Terminal 2 alone, and given that North America's fifth-largest airport processes approximately 30 million passengers a year on very tight schedules, screening checked baggage would be a complex, resource-consuming, and more time-consuming process.

Is it worth the cost? Realistically, it might never save a life. But if the premises we are operating on are that the terrorist threat to North America is likely to persist, and that passenger flights remain a prime target, what is the alternative?

Confiscating passengers' nail-clippers only masks the huge vulnerability represented by unscreened luggage in the hold.

Sniffing Out Trouble

There are various means of screening checked luggage, including attentive human beings, trained dogs, and electronic equipment. Even attentive human beings can only do so much when they are processing invisible contents. Dogs and their trainers are expensive, and limited in the number of hours that they can work.

The main technology currently being employed to detect explosives are explosive vapour detection machines of the kind installed in Vancouver. They are large, often requiring reconfiguration of current terminal facilities, and expensive, at about $1 million per machine, plus upkeep. Their shelf life is estimated to be between 5-7 years. They often record "false positives" – one estimate we heard was as much as one out of five bags could send off a false alarm, which means time-consuming x-raying or opening of the baggage in question.

While this technology can be expected to become more consistently reliable, it admittedly constitutes a significant extra chore for the air passenger industry. Delays of any sort cost the industry money.

Again, what is the alternative? Not every bag needs to pass through every kind of screening mechanism. A layered approach to screening can send bags that have first raised alarms at vapour detectors to dogs, x-rays or manual searches. But some effective, layered combination is needed, and there

must be enough excess capacity to cover peak periods and equipment breakdown.

Passengers on Canadian flights are enduring much more rigorous and time-consuming check-ins and other types of inconvenience in an attempt to thwart repeats of disastrous terrorist attacks. They are also paying $24 per round-trip ticket, essentially to purchase insurance against terrorist attacks. If the hold clearly represents a weak link in the security chain, the Canadian air passenger industry must move quickly to forge a stronger link.

Canada Two Years Behind

The deadline that the International Civil Aviation Organization (ICAO) has set for member states to conduct 100 per cent screening of checked bags for explosives is Jan. 1, 2006. Canada – through the newly created Canadian Aviation Transport Security Authority – expects to meet or beat that deadline, but has not set an earlier deadline for itself.

The United States initially set a deadline of Jan. 1, 2003, and then realized that was unrealistic for compliance at each and every airport. Some airports have been given extensions. However, the best information that the Committee has been able to obtain indicates that all but a couple of dozen American airports will meet the original Jan. 1, 2003 target. To be fair,

several of those that have been unable to meet the deadline are among the largest ones.

We received various explanations as to why Canadian authorities do not seem as anxious as American authorities to get this screening in place quickly.

On Nov. 25, 2002, Jacques Duchesneau, President of CATSA, suggested that the equipment to do this screening simply might not be available: "...There are only a few companies in the world that can produce those machines..." Two days later, **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada**, noted that CATSA's funding has been spread out over five years, suggesting that equipment might have to be purchased from year to year as funds became available. He also observed that the logistical problems of installing such large equipment might be slowing things down. Finally, Mr. Elliott pointed out that the Americans had set the earlier deadline based on their perception of "risk," which raised questions among some Committee members as to why there was such a sizable gap between the two countries' perceptions of the degree of risk that exists.

Both Mr. Elliott and Transport Minister David Collenette said that they had reason to believe that the U.S. deadline might be overly optimistic. Mr. Collenette said that Canadians have "always been a bit more cautious" about what should be able to be accomplished. At any rate, he said, it was not inconceivable that Canada could have electronic screening at the same time as

the United States, which he later ratcheted up another notch to "we could come in ahead of the Americans."

The Committee would be pleasantly shocked to see Canada come in ahead of the United States, especially when a majority of American airports are already properly equipped to screen luggage and no Canadian airports that we know of are. Tempering our optimism, the Committee's recommendation on page 55 reflects our assessment that a concerted effort will be required to bring Canada into compliance one year later than the American deadline. ***That concerted effort must be made.***

Mail and Packages

> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, December 2, 2002.** " . . . I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail."
>
> (LATER) . . . I think that certainly mail is an area of concern."

Parcels and letters from Canada Post and packages from courier companies constitute a threat to Canadian passenger flights similar to that posed by unscreened luggage. In the early days of our hearings, the Committee operated under the illusion that there was at least some scrutiny of mail beyond

random visual surveillance by postal employees emptying mailboxes. (These people might be expected to be alarmed if a package broke open and exposed sticks of dynamite or something resembling a bomb, but not many parcels break open and the contents of those that do not are concealed). Since the airlines are ultimately responsible for the safety of the cargo they carry, we were initially encouraged by exchanges such as the following:

> **Sen. Kenny, June 24, 2002 :** "We do not know whether mail is screened before it is carried aboard Air Canada flights."
>
> **Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada:** "Mail is screened."
>
> [LATER] **Senator Kenny:** "Do you or do you not rely on Canada Post's screening?"
>
> **Mr. Fernie:** "Anything that comes within the aerodrome environment is put through a security procedure, independent of any other measures in place by Canada Post or any outside contractors or any other government agency."

> **Sen. Kenny:** "Your screening stands alone. Is that what you are saying?"
>
> **Mr. Fernie:** "Yes."

Representatives of Canada Post later testified that any screening that it did simply amounted to visual scanning when employees pick up mail and perhaps as packages whirl through the system, with no electronic screening of any kind.

Fifteen per cent of Canada's mail is dispatched by air, most of it on passenger flights. It arrives at airports electronically unscreened. At that point, Transport Canada places the onus on the air carriers to take responsibility for its safety, as demonstrated by the following exchange, which took place following Senator Kenny's exchange with Mr. Fernie:

Senator Meighen, June 24, 2002: "Security of mail is the responsibility of the carrier, as I read it."

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario, Region, Transport Canada: "That is correct."

Senator Meighen: "In your auditing of that, do you permit them to rely on third-party verification?"

Mr. Kavanagh: "We allow them to rely on Canada Post verification."

Senator Meighen: "To your knowledge, do carriers do any screening themselves, or do they rely on Canada Post verification?"

Mr. Kavanagh: "I am not aware of anyone who does independent verification. They meet with Canada Post to verify what they have in place."

Why Should Mail Be Exempt?

Several other quotes at the end of this section will reveal that Committee members have plenty of company in their anxiety over unscreened mail. It should be noted that while Canada Post's competitors in the mail delivery industry often own or charter their own planes to deliver mail, Canada Post is much more reliant on passenger flights to get mail to its destinations, which include some of the most remote communities in Canada.

While using passenger flights rather than cargo flights makes sense given Canada Post's ubiquitous obligations, the Committee believes that if passenger planes are to be used, there is clearly an obligation to passengers to ensure that the mail in the hold be as carefully screened as checked baggage would be under the Committee's recommendations. One Canada Post official told us that there is no one technology available to screen mail for all dangerous substances. But if there is technology being installed at airports to screen passengers' baggage, it stands to reason that the same technology can screen mail.

The following exchange illustrates why Committee members are convinced that it is essential that mail travelling on passenger planes be screened by other than random human observation:

> **Senator Banks, Nov. 27, 2002**: "Do you know whether anyone actually screens any of that mail [delivered to the airport]? ... could I put contraband or something worse in a piece of mail, which is easy to do, and get it on to an airplane without anyone having looked at it?"
>
> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada:** "My understanding is the answer to that question is yes."

In addition to Canada Post's mail, Canadian airlines handle mail from private courier companies. The companies that deal regularly with the airlines are known as "known shippers." While the companies themselves may be well known to the airlines, their employees are not even subjected to the kind of rudimentary background checks that airport employees or Canada Post employees must undergo. Nor are their parcels screened when delivered to the terminal. ***The Committee heard testimony that signing a simple waybill, in use for many years in the industry, is sufficient to get a specific package on a specific plane.***

Here are examples of some of the other testimony the Committee heard on this issue:

Sen. Banks, Nov. 27, 2002: "...What happens to the bag I give to the check-in attendant?..."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. Nov. 27, 2002. "The answer to your question is, unfortunately, it depends. It depends to some extent on who you are. It depends to some extent where you are travelling. Your bag could be searched by physical or other means; that is, by x-ray or explosives detection or dogs."

Sen. Forrestall: "Is it?"

Mr. Elliott: "In too many cases, the answer to your question is no."

(LATER) **Mr. Elliott**: "A significantly larger number of bags are being searched now than were being searched prior to September 11."

Sen. Banks: "Does that include domestic flights?"

Mr. Elliott: "I am less certain about that."

(STILL LATER) **Mr. Elliott**: "I do not think we have established exactly where we need to go or how soon we need to get there with respect to cargo."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "[One of our concerns is that cargo] is not generally screened. *The system relies on shippers to verify the security of the cargo.* We feel that this creates vulnerability with respect to all. The mail presents a particularly difficult area of concern."

Chuck Wilmink, Consultant, Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines, Nov. 4, 2002: "They have ordered explosive vapour detection machines. This is a tool, but not a silver bullet. They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1,200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain, and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with 'yes it has a weapon in it,' and it has to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners, and is not effective. It is a security tool – but once you build it, people try to break it. It will not be the silver bullet that guarantees security."

Sen. Kenny, June 24, 2002: "Are any of those bags X-rayed?"

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada: "Yes, some bags are X-rayed."

Sen. Kenny: "What percentage would that be?"

Mr. Fleshman: "I cannot give you that percentage."

Sen. Kenny: "How about you, Mr. Fernie?"

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "I do know the answer, sir, but I am not at liberty to discuss the matter at this time."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002. " . . . I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail."

(LATER) "I think that certainly mail is an area of concern. There is one distinguishing characteristic of mail as opposed to passengers, and that is, generally, if I mail something, I do not know what airplane it is going to be on."

Sen. Kenny: "This Committee has received testimony that it is possible, simply by the timing of taking a parcel to the airport, to ensure that it will be on a certain flight."

Mr. Elliott: "We have requirements in place that should prevent that."

Sen. Forrestall: "I have the sometimes pleasant, sometimes unpleasant, task of shipping lobsters, and I want someone at the airport to meet that flight. So far, I have not had any problems. How did I do that?"

Mr. Elliott: "I would be happy to look into that, senator."

Chuck Wilmink, Former Corporate Security, Manager, Canadian Airlines, Nov. 4, 2002: "...The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on – it is that wide open..."

Senator Forrestall, August 15, 2002: "Is the [security checking] process all done by humans?"

Bob Stiff, General Manager, Corporate Security, Canada Post August 15, 2002: "That is quite correct . . . There is no technical system, senator, for random testing of mail. We rely heavily on security awareness and the knowledge base of our employees as they are handling the product in the system."

To deal with the problems outlined in Section III,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

III.1 Dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.

III.2 CATSA should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.

III.3 The practice of offering blanket security shortcuts on the basis of being a "known shipper" shipping by air carrier should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on their known reliability, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.

III.4 People, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticating screening systems should receive a full screening when they arrive at an airport under CATSA's jurisdiction.

IV. Dealing with the Threat of Undercover Terrorists Operating Inside a Terminal

Sen. Cordy, June 24, 2002: "Certainly, for me, one of the scarier aspects of security is the number of people who do not go through any of the security systems we see for passengers, yet who have access . . . to airplanes coming in and taking off."

Paul Kavanagh, Ontario Regional Director, Security and Planning, Transport Canada: " . . . The people who come to the aircraft from the airside have an airport pass. They have gone through a check. We have good background on those people. They tend to be more trusted by us [than passengers]. I think that is very much the difference between a group of unknowns versus a group of knowns."

Sen. Kenny, June 24, 2002: "If an [airside] employee had a box cutter in his or her pocket, would you know?"

Paul Kavanagh, Ontario Regional Director, Security and Planning, Transport Canada: "We would not know. Employees who are employed on the airside are permitted tools of the trade because there is a myriad of work to be done on the airside. It is all part of the trust relationship that one has to have with the employees, through the pass systems and security checks."

Sen. Kenny: "...A baggage loader does not need a box cutter to do his job; however you still would not know if the baggage loader had a box cutter in his overalls?"

Mr. Kavanagh: "No."

France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002: "...just the other day, a crew got onboard the aircraft and there was a box of cutters on one of the seats... We still do not know how that thing, how that box, got on board, but we are of the mind that the people who have access to that aircraft, whether it is the caterers that get on to the premises of the airport, that get on to the aircraft, that anybody who gets access to that aircraft is checked."

Good Apples and Bad

There are more than 80,000 persons employed or working on contract at Canadian airports or on Canadian airlines. As we noted earlier, these employees offer the greatest hope for good security in our air travel system – technology can complement human vigilance, but it cannot replace it.

The other side of this human coin is that not all of these 80,000 people are saints. We know that some are associated with organized crime, which needs access to airports to move contraband in and out of Canada. In the words of **Inspector Sam Landry, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police, on June 24, 2002:**

> "Criminal organizations have penetrated many legitimate businesses throughout Canada to further their criminal enterprises. This trend is no different at Toronto's Pearson Airport. The ability to move contraband undetected through the airport is essential to the success of their criminal activities. Of particular concern is the potential for internal conspiracy, coercion and intimidation of members of the airport community by organized crime groups.
>
> Of the 45,000 people currently attending to the daily needs and operations of the Toronto airport

> community, if organized crime recruited 1 per cent, it would represent 450 people."

There are, however, two considerations to be taken into account here. The first is that lax security works for organized crime at Canadian airports. The more holes these criminals can keep in the system, the more they can steal and the more contraband they can move.

Terrorists may or may not be associated with organized crime, but they can make use of the same security gaps that work so well for organized crime. Which brings us to the second consideration. If organized crime – an element that authorities administering Canadian airports cannot seem to get rid of– is capable of placing anywhere near the 450 agents and accomplices that Inspector Landry suggests could be operating within the confines of Pearson International Airport, is not there some likelihood that at least a couple of patient and determined terrorist sympathizers could invade the system?

One would guess that the answer is yes.

Front Tight, Back Slack

The fact is that security control over term and contract workers at Canada's airports has been extremely lax. Unions have never wanted tough controls – as **Paul Lefebvre, President of Local Lodge 2323, International Association of Machinists and**

Aerospace Workers, August 15, 2002, pointed out to us, the unions fought background checks several years ago when, as he said, "the world was a kinder and gentler place." At the time these checks were considered an affront to workers' dignity. However, the Committee strongly believes that there must be a balance between respecting and appreciating legitimate workers and weeding out people taking advantage of their workplace.

In early testimony we discovered that airlines had no idea what airside employees carry around in their packsacks, tool kits and lunch boxes:

> **Sen. Kenny, June 24, 2002:** "Do you know whether Air Canada employees are bringing explosives or weapons to work with them?"
>
> **Larry Fleshman, General Manager, Air Canada Customer Service, Toronto:** "We cannot say."
>
> **Sen. Kenny:** "Do you know the answer to that, Mr. Fernie?"
>
> **Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada:** "No, I do not."

This did not strike members of the Committee as an appropriate balance between respect and good judgment, particularly when passengers and aircrew are lining up at security counters and having nail clippers and memorial poppies confiscated. In fact, it struck us as a slack-minded approach to genuine security at airports. The eschewing of security searches, according to Mr. Kavanagh, is all part of the "trust relationship" that authorities must have with airport employees once they pass their security checks.

How Security Checks Work. Sometimes.

Security checks are officially conducted once every five years, if and when authorities get them done on time. These are not field checks. They are file checks. The RCMP checks its database to see whether criminal charges or convictions show up. The Canadian Security and Intelligence Service (CSIS) checks its database to determine whether a person pops up as a known security risk. Transport Canada is in charge of checking domicile, employment and creditworthiness records.

If no alarm bells go off, the relationship of trust either begins, or continues. As **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada**, conceded on **Nov. 27**, CSIS does not normally conduct field checks on potential employees and "a good record is not necessarily indicative of good behaviour in future . . . It certainly is not a foolproof system and we are looking at improving it."

WORTH NOTING: Eight of the ten people arrested two years ago for conspiracy to import drugs from Jamaica through Pearson Airport worked at the airport, and had passed security checks.

Hail Mary Passes

If the security checks can best be described as perfunctory and fallible, the pass systems for workers moving in and out of restricted areas at Canadian airports might best be described as primitive and relaxed. Primitive, because some airports use identification passes (electronic, not biometric) that could be replicated for a small charge at a local photocopy shop. And relaxed, because we learned that too often workers pass through without anybody paying much attention.

There are excellent passes now available that incorporate thumb or iris scans and can be cancelled electronically at a moment's notice. But, so far, these are not widely employed at Canadian airports. There are vigilant security personnel who take searches seriously, even among friends. But according to the testimony we heard, not many.

Then there is the issue of temporary workers. Some workers taken on as employees are allowed to work in restricted areas

before they have background checks done by CSIS, CPIC, and Air Canada. They are allowed to work there only when accompanied by persons who have been cleared and have passes. But the Committee was told that one cleared employee might be responsible for five or six uncleared workers in a secure area. This seems a stretch if there is the slightest chance that one or more of those uncleared workers might have sabotage in mind.

There is also the issue of forgery. Are passes at Canada's airports really forged? Not all that often, according to **Paul Kavanagh of Transport Canada, June 24, 2002**. "We have not seen any evidence of what I would consider a significant amount of forged passes . . . I do not want to give out too much information as to where or how people could manufacture passes." He did later concede, "Anything that we could do to enhance the pass system is something that we would welcome."

Is This a Security Culture?

Passes, too often, are not checked. But even when they are checked, in most airports they are simply checked for photo resemblance, and against a list of numbered passes that have been designated as defunct. That is, they are checked to ensure that the number on the pass does not correspond to a "bad" number. ***What if the pass has been forged and gives a number that is not legitimate, but nor has it been listed as defunct?*** Incredibly, the system in most general use since September 11, 2001, is not designed to check against numbers that ***somebody makes up.***

When workers leave airport employment, they are required to turn in their passes to the companies that employed them. Of course, with companies like Canada 3000, the employer has exited the scene. It remains for Transport Canada to try to recover these passes, and with Canada 3000, many are still on the missing list. How many employees have left airport employment without turning in their passes?

According to **William Elliott, of Transport Canada, Dec. 2, 2002:** "Unfortunately, the answer is we do not know."

(While Mr. Elliott was not willing to answer *all* the Committee's questions, he did win general admiration for the candour of most of his responses.)

Mr. Elliott outlined Transport Canada's plans for improved passes, which, again, were well received, with the exception of the fact that it appears improvements to the system will be painfully slow in coming to fruition:

> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002.**
> "Transport Canada has looked at a number of different biometrics . . . my department has invested considerable resources in automated fingerprint identification systems. We have also done some work on iris scans. The Canadian Customs and Revenue Agency has invested in that technology . . . My expectation is that it may take about a year for this new system to be implemented."...
>
> (LATER) "...we do not have a well-developed, detailed work plan. We are in the process of developing one."
>
> (LATER) "The details need to be worked out, but my current expectation is that airports will likely continue to issue passes that relate uniquely to their facilities. The CATSA will likely issue passes that provide individuals with access to restricted areas at more than one airport."
>
> (LATER) "I personally would like to see us get to the point where an individual would be issued a pass with biometric identifiers incorporated. That pass

would be linked to a [centralized] database and to an access control system at the airport."

The Committee is in favour of a national, centralized system for passes. Even if local airport authorities do finally maintain the right to issue the passes for local employees, their issue must be based on national standards and the use of a national database for validation.

"Random" Means Willy-Nilly

Next to Transport Canada's inexplicable sluggishness in implementing reforms to pass systems, the Committee's main complaint is that **the Minister of Transport has expressed a preference for random checking of workers entering restricted areas, as opposed to the kind of 100 per cent checking system that passengers undergo.**

Mr. Collenette's rationale, as expressed to the Committee on Dec. 2, 2002, was that full screening could be ordered during periods when there appeared to be an extraordinary threat, but was not envisioned during normal periods: ***"I hate to point this out in terms of security, but the problem there is that it comes down to a cost-benefit analysis. There is only so much money you can throw at a problem."***

It should be pointed out again that Transport Canada showed no interest in improving security with regard to airside workers

before complaints began to arise from witnesses testifying before the Committee as to the inadequacies and unfairness of the current system. The Committee believes that the Minister should move quickly to ascertain the cost of searching all workers when they enter secure areas. **The Minister put forth no evidence that such searches would be prohibitively expensive.**

Here are examples of some of the other testimony the Committee heard surrounding the issues in this section:

> **Inspector Sam Landry, head of RCMP Detachment at Pearson International Airport, June 24, 2002**: "Files that our members are working on and statistics show that there is significant organized criminal activity that exists at Canada's largest inland border point . . . any infiltration of our border at Toronto Airport by the criminal element also has the potential of being exploited by those associated with extremism or terrorism."

> **Jacques Duchesneau, President and CEO, Canadian Air Transport Security Association, November 25, 2002**: "I think random checking has its benefits. We need to not forget the fact that it is an industry. We need to make sure that this industry will continue to do its business. We can do checks of every employee every day, but this has a cost to it, so we need to have a very balanced approach."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, August 14, 2002: "...we must assume that terrorists will be armed with other weapons, which could include guns or explosives pre-placed in aircraft, but not taken through passenger screening checkpoints . . . "APLA is of the view that an essential element of a properly functioning security system to counter terrorist acts must focus on controlling access to aircraft so that only properly identified persons who have reason to be at or on board an aircraft, be they airport or company workers, crew members, maintenance workers or passengers gain access. The present thrust, however, is to provide for security through screening points limited to passengers, crew members and other persons who access aircraft through a [check-in] screening point."

Senator LaPierre, Aug. 15: "Did you say that your lunch boxes and your knapsacks and the other things you take to work are inspected as if you were a passenger?"

Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers. [Oversees baggage and ramp operations]: "Every day? No."

Sen. LaPierre: "Once a month?"

McLeod: "Once in a while."

(LATER) **Senator Meighen:** "We are trying to find out whether that scrutiny is rigorous or lax."

Mr. McLeod: "In my opinion, no, it is not rigorous at all."

Sen. Meighen: "It is not rigorous?"

Mr. McLeod: "No."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "We have known for some time that certain persons, almost certainly terrorists, have been stealing pilot uniforms and credentials. Creating a system that will prevent an impostor from gaining access to aircraft is long overdue . . . All airport employees, armed law enforcement officers, crew members and those who require access to an aircraft should be screened via electronic and biometric identity verification as soon as possible."

(LATER) "...we are perplexed and infuriated over the discrepancy. It does not make sense that there is 100 per cent checking on one side, but not on the other side. There must be an equivalent level of safety."

Sen. Meighen, June 24, 2002: "Are you able to tell me whether, in the past, your employee ranks have been infiltrated by organized crime? In your opinion, is organized crime presently endeavoring to infiltrate your ranks?"

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada: "At this point in time, I have no knowledge of any infiltration or the fact that anyone is trying to infiltrate."

Sen. Kenny: "...How about Mr. Fernie?"

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "An incident was well publicized two years ago, in 2000, in which the Royal Canadian Mounted Police and Air Canada corporate security entered into a joint investigation dealing with internal complicity in the importation of narcotics out of Jamaica."

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE, November 18, 2002: "...it appears that the minister assigned this issue [screening of airside employees] to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, but it looks like they will only do random screening, which is actually no more than the current status quo. We await further details, but this action appears to fall short of what is required."

" . . . Transport Canada hired consultants who confirmed that, for example, everyone entering the sterile area at Heathrow, any employee, would go through the same search procedure. It was a dedicated private channel, not mixed in with passengers, but nonetheless they would go through a search to make sure there was nothing problematic that they were bringing in. We are saying, at least be consistent here."

Senator Meighen, Aug. 15, 2002: "My point is that if [the] groomer happened to be a nefarious character and you left, you would not see him putting something under the seat."

Rob Deemert, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers. [Aircraft Groomer] "We have been instructed, on the DCA flights [to Reagan Airport], to watch everything."

Sen. Kenny: "But on the other flights you leave and you are not watching everything?"

Mr. Deemart: "We just do the sweep."

To deal with the problems outlined in Section IV,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

IV. 1 CATSA should issue national passes for air crew and all other persons who fall more naturally under a national, rather than a regional, jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be

- **Of national, uniform design, based on national configurations defined by the Canadian Air Transport Security Authority,**
- **Cancelable by CATSA**
- **Validated through CATSA's national database.**

IV.2 All Canadian airports, by December 31, 2003, should introduce new electronic airside access passes, containing biometric identifiers, that

- **Are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area**
- **Expire automatically after three years**
- **Can be deactivated by a central control mechanism at any time**

IV. 3 CATSA should be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles permitted airside access.

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

V. Dealing with the Threat of Subversives Operating from the Outskirts of the Airport

> **Witness 2 (Aviation business owner) *in camera*, June 24, 2002:** "If you look at a map of [an] airport, what you see are very large buildings adjacent to the ramps, almost adjacent to the runways, often adjacent to the taxiways. They include freight forwarders, [commercial aircraft] operations like my own, aircraft refurbishers and maintenance shops and the people who do all the line provisioning. Many of those buildings with direct ramp access are filled with people who are not screened or badged, who have no security credentials at all . . . They have direct access to aircraft. There is no control and no background screening of any sort . . . "

The issue of security outside of the terminal building is of great concern to the Committee. We heard testimony stating that there are vehicles and individuals who service airplanes as well as businesses such as caterers, and freight forwarders, who are clustered close to ramps and taxiways with workers who have no security clearances. As the above witness, who operates adjacent to a major terminal, stated:

> ". . .whatever is done at the gates does not catch or address the real scope of the problem. The problem is

> that there are trucks, cars and individuals in the thousands flowing into the ramp areas just in order to service the airplanes. These people are nominally badged people, but if you think that all the vehicles or badges are checked, you would be wrong."

In addition to this, there is the problem of businesses that are located completely outside the airport grounds, but whose workers handle food, cargo and fuel, which is taken to the airports and loaded onto planes.

Aircrew on scheduled flights and workers employed at Canadian airports are not the only persons who have access to aircraft at terminals. The following persons are among those with such access:

- Employees/visitors at airport operations on the perimeter of restricted areas
- Air crew and passengers on private aircraft
- Mail deliverers and freight forwarders
- Food and fuel suppliers
- Construction workers

Some of these people do not have passes. Some never have their passes checked. As of November, 2002, those who are searched physically are done so only randomly, which the Committee interprets to be infrequently.

Airport Neighbours with Neighbourly Access To Ramps and Runways

Both inside and just outside most airport fences, there is a wide range of businesses with ready access to airport ramps and runways. They include maintenance shops, aircraft refurbishers, cargo forwarders, food service providers and air charter businesses. These operations – a vital part of the airport economy – also constitute one of the weakest links in the airport security chain.

Although they have direct access to airside – ramps and runways are often just outside their unguarded back doors – they are populated by all kinds of employees and visitors whose backgrounds have not been adequately checked, and people who have no security credentials at all.

There is little formal process to control access to the airside of these businesses in order to ensure that employees without restricted area passes do not venture onto the ramps or runways. Passengers in the private aircraft, corporate jets and charter aircraft are not screened, nor is their carry-on baggage checked before they board.

These enterprises do not just operate small commuter aircraft. They include corporations such as FedEx, Sky services and Transat, which fly some of the biggest aircraft available, Boeing 727s and A-320s.

Transport Canada claims that it monitors to ensure that airport authorities have security measures in place to prevent persons without passes who are either working at, or visiting, buildings located on the perimeters of restricted areas from accessing those restricted areas:

> **Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada, June 24, 2004.** "We control where [the airport authorities] define the restricted area, and we monitor the process they have in place, for people to move from that non-restricted area into the restricted area."

This monitoring appears to consist mainly of "records" inspections of the companies concerned.

We were also told that in order for a vehicle to cross a perimeter line it must have a permit issued by the airport authority and that the occupants of a vehicle must have a need and a right of entry to get past the fence, but that access is rarely challenged:

Witness 2 (Aviation company owner) *in camera*, June 24, 2002: "There is a guard, and a fence . . . adjacent to the Kilo Taxiway [at Pearson International]. There is a guard there, a very nice gentleman I suspect, but he is mostly asleep when I see him. He does not ever go out to an airplane and say: "Stop, I want to inspect."

Sen. Kenny: "Does he stop a car?"

Witness 2: "He may."

Sen. Kenny: "You have never seen him stop a car?"

Witness 2: "No."

Sen. Kenny: "Have you ever seen that, Witness 1?"

Witness 1: "I have been out there, and I have never seen him leave the booth. As Witness 2 said, 99 times out of 100, he is asleep."

Sen. Kenny: Witness 3, have you ever seen him stop a car?"

Witness 3: "I would have to agree with these two gentlemen. I have never seen him stop a car."

And this is a *guarded* gate. But not all gates, doors and passageways are guarded.

Committee members believe that the same security standards that are applied within the main terminal should be applied to periphery access to ramps and the tarmac. It could be argued that, because of the lack of security surrounding them, these operations pose a potentially greater risk to the travelling public than do those operating out of the main terminal.

Again, what is the point of locking the front door if the side and back doors are virtually wide open?

Private Aircraft

> **Witness 2 (Aviation company owner) *in camera*, June 24, 2002:** " . . . my largest airplane fully fuelled would do a considerable amount of damage. It is not a 767, but it could probably destroy a building in this city."

Private aircraft often come and go from Canadian airports with little supervision other than air traffic control. While at some airports air traffic control does advise Customs and Immigration officials on private arrivals, with intermittent customs inspections taking place, this is often not the case. At some airports, pilots are obliged to use a telephone service to register their arrival. But enforcement is haphazard, as this exchange makes clear:

Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency, June 24, 2002: "Private aircraft are required to report to the telephone reporting centre."

Sen. LaPierre: "Let us say they do not, sir."

Mr. Sheridan: "Are you saying they land the aircraft and leave the aircraft?"

Sen. LaPierre: "Does that happen . . .?"

Mr. Sheridan: "That happens . . . When the air traffic control towers were privatized to NAV CANADA, the information about an aircraft as it travels through the various sectors and through the air traffic control points was no longer provided to Customs..." [This] has not been corrected, senator, since September 11. However, I understand there are discussions ongoing in headquarters with various agencies and departments . . . They are looking at working with Transport in trying to find a way to get that information back to Customs."

Mr. Sheridan said he would get back to the Committee as to how these discussions are going. In late December he reported that **flights are still arriving without NAV Canada advising Customs.**

It is not just that Customs and Immigration are not always advised by NAV Canada when private flights have arrived. It is also that Customs officers often do not meet and inspect aircraft when they have been informed of their arrival:

> **Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada, June 24, 2002:** "Our regulations do not require the screening of passengers on business aircraft, but we require a log of the names of people going on the aircraft. They keep names as opposed to putting the people through a screening process."
>
> **Sen. Day**: "In terms of what they are bringing on and off and what they are bringing in?"
>
> **Mr. Kavanagh**: "There is no control on that. Again, it is up to the operator. We always tell them that they have to know their passenger."

It is the opinion of the Committee that private aircraft are being afforded privileges at Canadian airports inconsistent with tight security, or, indeed, any measure of security. This

is a grievous oversight in an era in which the government is spending $1.2 billion of *other* travellers' money to counter a continuing terrorist threat.

If there is nothing to stop a terrorist from hijacking, stealing or stowing away on a private aircraft, potentially to gain access to persons or baggage going aboard larger aircraft at Canadian airports, authorities should be checking passengers and baggage on these aircraft just as they are checked on regularly scheduled flights.

Private aircraft departing any of the 89 airports now under CATSA's supervision should not leave until passengers and their baggage have been searched. Private aircraft departing from any other airport should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations in foreign countries. These aircraft are ending up airside at major Canadian airports without any assurance to the travelling public that they have ever been searched.

Mail Carriers, Freight Forwarders

The Committee was told that Canada Post personnel are not searched when they bring mail to areas accessible to passenger aircraft. These employees, of course have at least undergone background checks in order to gain employment at the Crown

corporation. There is no requirement that freight forwarders working on the perimeter of air terminals have any such background checks. As one witness made clear, these people also have access to passenger aircraft:

> **Witness 2 (aviation company owner)** ***in camera,*** **June 24, 2002: . . .** "you only have to walk down the street from where the northside operators are to find some of the freight forwarders. Employees of the freight forwarders do not need to go past a policeman to get themselves or dangerous substances or devices onto the main runways or under the terminals.
>
> Such persons, if they are intent on doing harm to us, might simply insert an envelope with dangerous substances or a small device into a parcel, which goes right into a container which goes into the hold of an Air Canada airplane and . . . 'boom'."

Background checks are not done on employees at freight forwarding companies – even those designated as "known carriers" that usually have a good idea which flights their packages will be leaving on to arrive in another city by a designated time.

Sen. Kenny, June 24, 2002: "Do you see some inconsistency in having Canadian and Security Intelligence Service checks and criminal record checks of people who are working around planes, but not having checks of people who are handling packages that go forward with relatively less scrutiny?"

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada: " . . . A line has to be drawn with respect to who is going to go through the clearance program. The number of people would increase exponentially if we were dealing with the feeder companies into carriers."

The Committee's view is that requiring reliable background checks on the employees of feeder companies that enjoy easy access to restricted areas at Canadian airports need not be a cost to either Canadian taxpayers, nor to the travelling public.

Airports create great profits for companies that benefit from access to them. There is no reason that companies with "back end" access to these airports should not pay for the cost of employee background checks.

There appear to be serious lapses in perimeter and non-terminal security. Persons working in or having access to restricted areas should be subject to similar security measures as inside workers. Individuals and companies working in these areas must go through proper security clearance checks. A monitoring system should be put in place to track vehicles operating in these areas. Perimeter security should include a security pass system, plus searches, before vehicles and individuals are allowed through the perimeter line.

The Committee notes that the Aviation Security Advisory Committee has recommended to Transport Canada that there should be a re-assessment of the adequacy of the current standards and/or practices as they apply to perimeter security at airports. We concur.

To deal with the problems outlined in Section V,
THE COMMITTEE RECOMMENDS:

(This Recommendation repeated from Section IV)
IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

This Recommendation Repeated from Section IV)
IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

(This is a New Recommendation Contained Only in Section V)
V. 1 Transport Canada should require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened. Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations

in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.

VI. Dealing with the Threat of Terrorists Attacking Aircraft from Beyond the Perimeter of an Airport

The final point the Committee wishes to make in this area concerns the threat of terrorist attacks from outside the perimeter on non-airport lands. Recent terrorist attacks on aircraft using shoulder-held missile launchers highlight the serious need for enhanced security. In particular, the Committee feels that **the practice of allowing spectators and their vehicles to collect at both ends of the runway, even if off the field proper, is an invitation to disaster.**

The Committee takes note of the threat posed to civil aviation by the thousands of shoulder-launched surface-to-air missiles that are readily available in the weapons marketplace. Aircraft flight paths are within range of these missiles for several kilometers, on both landings and takeoffs.

To equip commercial aircraft with counter-measures capable of deflecting these missiles would cost in the order of $3 million per aircraft. While Transport Canada should continue to monitor risks and costs in this area, the Committee does not recommend this expenditure on all or even most Canadian aircraft at this time.

To deal with the issues raised in Section VI, THE COMMITTEE RECOMMENDS:

No recommendations at this time.

VII. Improving Airport Policing

The Committee has a number of concerns regarding airport policing including: the fragmentation of policing services; reductions in staff numbers; the deployment of police at security check points; and the need for a single overarching federal police agency.

For a start – based on testimony the Committee heard at fact-finding trips to airports in Montreal, Toronto and Vancouver – police forces at Canada's airports appear understaffed. Furthermore, while many witnesses gave the local police forces in charge of criminal investigations at these airports good grades ***it is not always clear at major airports as to which force is in charge when it comes to an emergency relating to security, and how much cooperation and coordination there will be.***

In provinces in which the RCMP is the provincial police force, the lines are usually clearer. But in some provinces, like Ontario and Quebec, the RCMP investigates federal offences such as organized crime and terrorism at airports, while local police forces handle issues like assault and traffic violations. Contracted security personnel handle other issues. All this complicates the issue of who is in charge in emergency situations.

At Pearson International Airport, **Inspector Sam Landry**, in charge of the RCMP detachment at the airport, sent the Committee a list of 56 agencies **[see appendix V]** with regulatory or enforcement powers in his jurisdiction. The major police forces include the RCMP (responsible for enforcing federal statutes), Peel Regional Police (the police of primary jurisdiction handling most criminal investigations), Toronto Police Service, the OPP, with representation from the regional police forces of Halton, York, Hamilton Wentworth and Niagara, plus the Military Police. For a start, the Committee is concerned that with this many forces in operation at one airport, there is a risk of a lack of coordination, cooperation and information sharing in the provision of security services.

> In the words of **Witness 3, a former head of a drug squad with 28 years of police experience whom the Committee questioned *in camera* on June 24, 2002:**
>
> "My experience at the [Pearson] airport is petty bickering between law enforcement, i.e. Customs, RCMP, Toronto, Peel, OPP. Nobody wants to share; it is my cake and I am going to eat it. They have that mentality. That has to be overcome..."
>
> **Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, testified on Nov. 4, 2002.** "... what we are looking for here is an oversight board or group of people who will set the standard and then see that it is enforced, so that, whether a new police chief comes in or not, they will ensure that the standard is enforced

everywhere and it will be consistent across the country... We want the policing done that way, and we want the screening done that way, we want security measures at all the airports to be standardized."

Threats Grow, Police Shrink

Overall, the number of officers representing **the combination of police forces that serve Pearson has declined from 290 police in 1995 (when the RCMP handled nearly all policing at airports) to 162 officers (59 RCMP, 93 Peel Regional, and 10 from other forces).** That decline is noteworthy given that terrorism was not perceived to be the problem it is now in 1995, and various organized crime groups had not begun to cooperate more in circumventing airport security. Inspector Landry also pointedly noted that over the period of decline in police presence, **passenger volume has increased by more than 100 per cent, and it is projected to increase another 100 per cent over the next decade.**

RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky, December 2, 2002, observed that improved technical efficiencies and the advent of multi-functional teams might have had led to a reduction in need for as many officers. Pressed as to whether there are sufficient police officers at Pearson, his response was

that there are sufficient officers for flight safety and security, but the airport could use more staff for other duties. At the end of the Deputy Commissioner's testimony Committee members concluded his testimony was unclear as to whether he meant more help was needed to deal with organized crime, which **Inspector Sam Landry said on June 24, 2002**, is a major problem at Pearson:

> "Files that our members are working on and statistics show that there is significant organized criminal activity at Canada's largest inland border point . . . any infiltration of our border at Toronto airport by the criminal element also has the potential of being exploited by those associated with extremism or terrorism."

One Force for Airport Security?

The Committee listened to conflicting opinions as to whether airport policing should be delivered by one national body, such as the RCMP, or by local/regional forces, augmented by the RCMP.

There is a strong argument for a national security police force for airports, with standardized security training. One force, focused on terrorism as well as organized crime, would lead to better coordination and end jurisdiction disputes. If the RCMP were designated as the police force responsible for security at

Canada's airports, Canadians would be assured that airlines and airport authorities are not skimping on police protection to better serve their bottom lines.

While the Air Canada Pilots Association argued for national standards for policing at airports, it also opted for continued use of local police, with good knowledge of the local crime scene. Indeed, local police could still perform valuable service at airports. But it is our conclusion that, **when it comes to security, the RCMP should be in charge.**

The Committee fears that, without one national force, national standards and national training, some airports are likely to get short-changed on security, and national coordination against terrorism is likely to be undermined.

It is worth noting that – in response to recommendations from the Aviation Security Advisory Committee – Transport Canada says it is working on the development of enhanced training standards and procedures for airport police, consulting with a variety of stakeholders regarding policing required for airport security and reviewing policing needs at airports generally.

The Committee recognizes that many types of policing are necessary at a large international airport: supervision of the parking area, prevention of crime in the public areas of the airport, patrolling check-in points, interdicting drugs, supporting Customs and Immigration personnel, to name a few.

But a confusing matrix of jurisdictions, priorities and egos may not be in the interests of improving security at Canada's airports. The federal government needs to bring clarity to the issue of security policing. At a minimum it must create a common standard of policing at major airports across the country.

The Committee believes that all policing, relating to the security of passengers, cargo and aircraft should be put under the jurisdiction of the RCMP, at all airports, with the capacity to contract out some services.

Other testimony the Committee heard with regard to policing at Canada's airports:

> **Inspector Sam Landry, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police, June 24:** "Criminal organizations have penetrated many legitimate businesses throughout Canada to further their criminal enterprises. This trend is no different at Toronto's Pearson airport. The ability to move contraband undetected through the airport is essential to the success of their criminal activities . . . The primary concern to all of us is the criminal activity we have identified at Toronto airport that is linked to criminal organizations such as traditional organized crime, Eastern European-based organized crime, Asian-

based organized crime and outlaw motorcycle gangs. We have also uncovered cells of individuals involved in illegal activity who are working with their counterparts in other countries."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Nov. 27, 2002: "...there is a need to extend police presence beyond current arrangements. Canada's major international airports already have police on site. There are other Canadian airports where the requirement for police presence is being considered. Transport Canada is working with CATSA and the Canadian Airports Council to move forward on this issue..."

Witness 1, a former intelligence supervisor with a police force, June 24, 2002: "There is an element of empire building going on around Pearson. There is a joint investigative unit at the airport. The Toronto Police, Peel Regional Police, so forth are there. It is just a thing in law enforcement that should not occur, that there should be a sharing of intelligence information involving the various intelligence agencies."

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada, June 24, 2002: "We assess every police request. I would say that, in most cases, we fully cooperate with the authorities."

Sen. Banks: "Does that include putting into place an undercover person posing as an Air Canada employee. Has that happened?"

Mr. Fernie: "It has happened in the past, yes, sir."

Sen. Kenny: "We have received sworn testimony to the effect that requests made by police services to the human resources department at Air Canada have been turned down."

(LATER) "In your experience have those requests been turned down, sir?"

Mr. Fernie: "Some have, yes, sir."

Sen. Forrestall: "Why?"

Mr. Fernie: "That decision was based on our assessment of the situation. Depending on the situation, we either cooperate or we do not. In most cases, if not all cases, we fully cooperate with the police. In some cases, the police do not have a knowledge of the airport environment. We are there to educate them with respect of the airport environment. In some cases, after we subjected them to our assessment, they decided not to go that route."

Sen. Kenny: "They decided, or were turned down by Air Canada?"

Mr. Fernie: "Either way. They decided, or we turned it down."

A little more than a week later Robert Milton, CEO of Air Canada, was quoted in the *National Post* (August 2, 2002) as saying that allegations that Air Canada has refused to take part in the police infiltration of its cargo workers to root out a group of organized criminals was "sheer and utter nonsense."

Right!

To deal with the problems outlined in Section VII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:

VII.1 All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA.

VII.2 Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.

VIII. Improving the Governance of Canada's Airways

The Committee is concerned that authority over air travel is wide and vague. Jurisdictions and mandates among various government agencies, police forces and airport authorities present a more tangled web than what is needed to focus on creating not just an efficient and prosperous industry, but also a safe industry. Those responsible for safety within the industry should have a distinct mandate, clear authority, and the will to create and implement successful policy.

A maze-like matrix of departments, agencies and corporations hold responsibilities for security at Canadian airports, and there is a fuzzy Alphonse-and-Gaston relationship between the public and private sector as to who will be responsible if security all goes haywire.

Take the example of who is responsible for the security of mail.

- The airlines are said to be responsible for the cargo they decide to carry – including mail.

- But they are not required to screen mail, because Transport Canada has told them that they can instead get written assurances from Canada Post for each mail delivery, assuring them that Transport Canada protocols have been followed by Canada Post for assuring that the mail is safe.

- Except that Transport Canada will not tell anybody what those protocols are, in the name of national security.

- And while they apparently introduced some new protocols last year, one Transport Canada witness told us last summer that they had not yet had a chance to audit Canada Post to ensure that the protocols are being followed.

- And, in truth, all this is academic, because the Committee was told that Canada Post does not really scrutinize the mail, other than to have its "experienced" employees, who presumably do not have x-ray vision, glance at it on the way by.

- And, even though Canadian airports are expected within the next three years to have equipment in place to inspect passenger baggage for explosive devices, a Canada Post executive assured us that there is no equipment capable of screening the high volume of mail that flows through Canada Post for contents that might endanger an aircraft.

If it is not possible to screen all the mail at Canada Post, the equipment is surely available to screen for the less than 15% of mail that goes out on passenger flights. But there are no plans in the works to do this.

The Shell Game

Who is responsible for ensuring that mailed items don't blow up passenger airliners within Canada's jurisdiction? Is the answer under the Air Canada shell? The Canada Post shell? The Transport Canada shell? Or the new CATSA shell? Or, as appears to be the case at the moment, both all and none of the above.

On Nov. 4, 2002, Capt. Matt Sheehy, Chairman of the Security Committee for the Air Canada Pilots Association, blamed Transport Canada's decision to devolve responsibility for running airports from itself in 1996, turning most of the reins over to the private sector while maintaining the right to issue guidelines and directives and to audit to ensure that they were being met:

> "...The devolution of authority that took place in 1996 was primarily driven by an economic initiative . . . a lot of the day-to-day operations of the airports were handed down to the local airport authorities . . . it functioned to a certain degree. It certainly supplied the economic part of it.
>
> However, since 9/11,the whole landscape of the world has changed, and the aviation security certainly has changed dramatically. We are going to make a suggestion to the Senate committee . . . we are going

> to ask you to turn the Titanic around because we sincerely believe that the model that we are trying to work with right now is dysfunctional. It might have been able to get through the day before 9/11, but as it stands today, it is not working . . . the Titanic is a pretty big ship, and it has a lot of momentum right now and it may be rudderless. Somebody is going to have to volunteer to get down there and put a rudder back on."

The corporation owner we interviewed on June 24, *in camera* (who has an extensive background as an aircraft charter operator and a pilot, and is on the boards of several aircraft companies) is a bit more cynical:

> "There is a huge amount of money for everyone if the public is placated and huge losses if people believe that anything bad might happen... People get on the charters and go off . . . for holidays. Business continues to be done. Freight forwarders continue to do their work. Canada Post gets their stuff in the airplanes. Everyone makes money selling fuel and it is all predicated on an illusion. In one sense, we know it is not safe; but the part that is not illusory is that everybody is making money; we are all making money. If we scare the hell out of everyone, we will not make money..."

The Role of CATSA

In response to the events of September 11, the federal government established the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) on April 1, 2002 as a non-profit Crown Corporation reporting to Parliament through the Minister of Transport, with a mandate to deliver screening services at 89 designated airports. CATSA was also given responsibility for acquisition, deployment and maintenance of explosive detection equipment at airports, to inspect baggage, and to manage the Aircraft Protection Officers program.

On November 5th, after repeated criticism before our Committee concerning the poor quality of inspections of anybody at airports other than passengers and flight crew, the government assigned two new responsibilities to CATSA. They are:

- the implementation of an enhanced restricted area pass system for Canadian airports

- random screening (searching) of non-passengers entering restricted areas.

CATSA is mandated as the delivery agency for these security services, with Transport Canada monitoring and regulating. Witnesses told the Committee that there is still confusion regarding the roles of the various entities involved in aviation

security – especially when trying to decipher the lines of authority between CATSA and Transport Canada.

> **Said Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002:** "...The component parts of aviation security are many and far-flung and require a central focal point to integrate associated measures effectively.
>
> The formation of the Canada Air Transport Security Authority (CATSA) falls far short of this vital requirement. This agency is incapable of addressing many airborne security issues as it is primarily mandated to oversee ground screening issues. In addition, it seeks no direct input from those being protected or those legally mandated to assure airborne security, the public and the pilots respectively.
>
> ...We are certainly not getting the bang for our buck, for our 12 bucks."
>
> (LATER) ...I think [CATSA] probably has the mandate [to give centralized leadership to national air security], but they are not taking that broad a brush stroke at it . . . They have taken a very narrow view of what their mandate is."

Despite hours of testimony from representatives of Transport Canada and CATSA as to the division of responsibilities between the two bodies, it remains unclear to the Committee

which of the two is meant to take the lead when it comes to airport security, although, in the end, most of the testimony suggests that CATSA is only meant to play a supporting role – a disappointment to many people in the industry who would like to see one national agency take charge of airport security.

Transport Canada claims it has a handle on potential wayward behaviour of private operators that have been given so much more independence under devolution – air carriers, airport authorities, freight forwarders, sky services, caterers, and the rest:

> **Paul Kavanagh, Ontario Regional Director, Security and Planning, Transport Canada, June 24, 2002:** "We can levy administrative and monetary penalties. We are also authorized to suspend, issue, revoke or deny the renewal of documents of entitlement or certification, primarily on the screening point."

Nevertheless, Transport Canada audits of these operations can be few and far between, and primarily based on the honesty these operators employ in keeping the records that the federal department requires. Suspensions and revocations appear to be more of a theoretical threat than a real one. What Transport Canada appears to be counting on was referred to in passing by

> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, on Dec. 2, 2002:** "Additional levers at our disposal [beyond Transport Canada's regulatory regime and potential

> for enforcement] are: first, good security is good for business; and second, no airport wants Transport Canada or anyone else to suggest that they are not being responsible."

The Committee believes that good security is good business. The Committee also believes that it will turn out to be bad business to provide the illusion of good security at the front door, while scrimping on security at the back door. It wouldn't take many more disasters to cripple the air travel industry. All business involves risk, but the risks currently being taken in Canada's air travel industry are unacceptable.

Airlines in Canada have been relieved of the cost of clearing passengers through security. This responsibility has been taken over by CATSA. Passengers are paying directly for their own security clearance through the $12 air travellers security charge. So far, Canadian airlines have mainly complained about how this $12 surcharge is dampening demand.

The airlines remain silent about the money they are saving at security gates – money that could be put into lower fares to encourage demand, or into enhanced security in other areas to restore passenger confidence. ***The Committee believes that enhanced security should be a priority for all concerned, including the airlines. Good ethics are often good business.***

The Relationship Between CATSA and Transport Canada

At times CATSA appeared to be little more than a delivery agency for Transport Canada. At other times its CEO, **Jacques Duchesneau**, seemed to see himself as the point man on airport security, as stated on November 25, 2002: "My job is to ensure that when passengers get on board they are safe. That job is a big task."

In the following exchange, Transport Canada would appear to believe it has the intelligence resources to ascertain what kind of policing should be done at Canadian airports, while CATSA does not. But CATSA seems to believe it has the ability to determine what training screeners need in the wake of September 11:

> **Sen. Wiebe, Nov. 25, 2002**: "The thing that bothers me is that policy by Transport Canada says that yes, according to risk assessment there should be a certain level of policing at airports . . . Why, then, should you have to go back to the minister and ask for funding [for policing] that goes to airport B? Why do you not have the authority to make that part of your budget?"

Mr. Baker: "First, the intelligence issue regarding all this information rests with Transport Canada. The regulator is Transport Canada. They set the standard..."

Sen. Wiebe: "Do you not do the risk assessment?"

Mr. Duchesneau: "...We do not do any intelligence investigation . . . We are not equipped and it is not in our mandate to do that."

Sen. Wiebe: "When it comes to determining what level of training screeners need, is that decision made by Transport Canada or by you people?"

Mr. Duchesneau: "We make that decision."

Sen. Wiebe: "What's the difference?"

Mr. Duchesneau: "It is totally different. We have the means to do training. We know exactly what our standing and operating procedures are, so we train people accordingly. However, when it is time to make a threat assessment, we need intelligence to do that. It is not in our mandate to do intelligence."

Moments later, **Sen. Cordy asked Mr. Duchesneau**, "What do you expect the challenges to be for CATSA in the years to come?" His response was quick: "Always being one step ahead of people who have bad intentions."

With respect, the Committee believes that CATSA, as an arm's length security agency, will have a hard time staying one step ahead of people with bad intentions if it does not have an intelligence component. And if it does not have an intelligence component, why is it training airport personnel? Surely security training is *based* on intelligence.

During the appearance of CATSA witnesses the Committee was not able to clarify how the agency is involved in setting the standards and auditing the new restricted area pass system for the screening of non-passengers at airports. Will CATSA design the new pass system? Or will committees at Transport Canada?

Turf Wars over Security

There also appears to be a split in authority at Transport Canada on the security file. **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada**, acknowledged that two branches – security and civil aviation – both have some measure of jurisdiction for training flight and cabin crews, an area in which the Committee heard vocal complaints about the fact that no new security training is supposed to come on stream until the summer of 2003 – nearly two years after September 11, 2001. Mr. Elliott denied that there is any "turf war" between the two directorates, but **Richard Balnis, Senior Research Officer at CUPE,** begged to differ in testimony on **Nov. 18 2002**. He said following the introduction of armed APOs in passenger cabins, flight crews anxiously petitioned Transport Canada for training on how to deal with this new situation.

> " . . . we literally had one [Transport Canada] director general for security and the other [Transport Canada] director general for civil aviation within about two hours on the phone saying 'He is not supposed to be doing it. I am supposed to be doing it,' and vice versa, and at the end of the day, we said 'Come on, guys. We need the procedures."

More than a year later, the procedures have still not arrived. Confusion regarding direction over airport security goes beyond any divisions at Transport Canada, and beyond any

division of responsibility between Transport Canada and CATSA. It exists at the airports themselves. As noted earlier, **Inspector Sam Landry, head of the RCMP contingent at Pearson International Airport**, sent the Committee a list of 56 different entities that have some security responsibilities at the airport. **[Appendix V].**

Responsibilities among airlines, airport authorities, various police forces, Canada Post, the Canada Customs and Revenue Agency and many others are not only unclear to outsiders, but are sometimes unclear to the players themselves. It is not surprising that, on several occasions, the Committee was told that responsibility for a particular dimension of security belonged to another agency, only to have this denied by that agency in later testimony. **The Committee never did find out who is in charge of an aircraft when an armed APO is on board.** We presume that the pilot is. But nobody told us for sure.

On **Nov. 4, 2002, Chuck Wilmink, a consultant and formerly Corporate Security Manager for Canadian Airlines**, gave the Committee a good example of how divided responsibility could lead to a serious security breach. There are two areas of security at the airport. Air carriers and now the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) are responsible for the passenger screening area, while the airport authority is responsible for airport site security. One night when Wilmink was a manager at Vancouver Airport he accidentally set off an alarm at one of the passenger screening doors in the international terminal. He waited for half an hour for security to show up, but when they

did not, continued with his audit. Three hours later, that alarm was still sounding.

The next day he raised the issue with airport security. They said it was not their responsibility to answer that alarm because the airlines are in charge of the passenger gates. But the airlines share the gates that they use for ninety minutes at a time. Otherwise there is no one at the gate. On the night in question there had not been any airline staff at the gate and hence no one to report the alarm or to respond to it. Thus, says Mr. Wilmink, "that conflict, 'it is your responsibility, no, it is yours', leads to big holes, big gaps. If you put them together in one group, it would be a lot better."

While divisions of responsibility are inevitable, the Committee believes that there should be one central agency with overall responsibility for all aviation security issues. There are a lot of links in a security fence. Somebody has to ensure that they are strong enough, and coordinated enough, to protect the territory in an emergency.

The answers the Committee received to the following questions -- when answers were forthcoming -- were often fuzzy.

- Who is in charge of an aircraft during a terrorist incident -- the Captain or the APO(s)?

- If the aircraft is still on the ground who would be in charge during a hostage taking incident – the captain, the APOs, the RCMP or the police of local jurisdiction?

- When a passenger checks in, who has jurisdiction re: determining whether or not the passenger could be a problem -- the ticket agent who works for an airline or the police responsible for airport security?

- Who has the ultimate responsibility for ensuring that cargo (including parcels and mail) is properly searched before it enters an aircraft -- the airline , Canada Post, the freight forwarder, Transport Canada, or CATSA?

- Who is responsible for airport perimeter security -- the airport authority, the local police force, or Transport Canada?

- In an airport, who has ultimate responsibility for security -- the airport authority and its contract police and security guards, the local Transport Canada officials, or CATSA?

Canada needs a single entity with overall managerial responsibility for aviation security that can implement a national system to be consistently applied and administered. *It does not have one.* The Committee will continue to monitor the issue of defining lines of clear authority in the interests of more effective aviation security.

Other testimony the Committee heard on the issue of governance:

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002: "...(CATSA is) not giving any direction to the air marshal program, so far as we know. All they are doing is taking care of the cost structure and the accounting aspects of paying for it . . .

...Transport Canada has now created another bureaucracy to separate them from the issues at hand.

... What you have now is eight or nine different entities across the country all basically controlling national security. To me that is wrong.

I believe that aviation security is a national security issue, and it should not be in the hands of the local airport authorities. They have a role to play, certainly, but it boggles my mind to think that they'll be dictating national security issues for all Canadians."

To deal with the problems outlined in Section VIII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:

VIII.1 Transport Canada should continue to be responsible for the development of policy and standards for aircraft and airport security and should be responsible for verification that security policies are being implemented to its standards by CATSA, airport authorities, airlines, and police or other security personnel;

VIII.2 CATSA should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.

VIII.3 National standards be effectively and consistently implemented. CATSA should develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.

VIII.4 CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.

VIII.5 The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation.)

IX. Assuring Financial Accountability

Both the Committee and Auditor General Sheila Fraser are concerned that the financial regimes of both the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and the airport authorities are preventing the public from knowing how much of the air travellers security charge is spent at each airport by CATSA and other departments and agencies, as well as how much each Airport authority is spending on security.

There is a distressing lack of transparency between airport authorities and the travelling public. Questions arise as to what is being done with money raised through security taxes and airport improvement taxes, and how funds raised may or may not be being diverted into other areas – including business ventures such as offshore subsidiaries – that may have nothing to do with serving the Canadian public.

The Committee believes that sufficient information should be made public to show consumers what value they are getting for the $12 air travellers security charge.

The Committee has been frustrated in attempting to determine how much is being spent on aviation security, by whom and for what. There are two broad areas of concern here. First, how much of the incremental expenditures are covered by the $12 surcharge? Is $12 not enough, just right, or excessive? Second,

how are local airport authorities allotted their share of security money, and how do we know where it is spent?

> **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Transport Canada**, on Dec. 2, 2002, did tell the Committee: "...The government has stated that its intention is to match revenues and expenditures – match revenues from the air travellers' security charge with expenditures relating to [incremental security]... The government has also undertaken to do an annual review of those revenues and expenditures. The first such review is currently underway. The Auditor General has been asked to examine the revenues and the expenditures to provide assurances to Canadians that in fact there will be a balance between them."

Both **Mr. Duchesneau, the CEO of CATSA, and Transport Minister Collenette** pointed out that CATSA is funded through the Consolidated Revenue Fund (CRF) – the $12 air travellers security charge is not designated, as such, for security improvements – so neither felt they could match revenues against expenditures. Both said they were simply "spenders," rather than "collector/spenders."

Minister Collenette did say that the Auditor General would be able to assess whether $12 per departure is too much given expenditures on improved security, and whether new funds for security are being appropriately spent.

However, when **Auditor General Sheila Fraser** testified before the Committee on **Nov. 18, 2002**, she was considerably less optimistic that such a definitive accounting would ever be possible. She explained that the fee is collected by the Canada Customs and Revenue Agency from the air carriers, and deposited in the Consolidated Revenue Fund with most, but not all, expenditures made by CATSA.

In order to get a clear picture regarding the balances between funds collected and disbursed, Ms. Fraser said that she would require a statement from the Department of Finance clearly showing the revenues collected and disbursed from the Consolidated Revenue Fund, as well as a statement by CATSA delineating its expenditures.

Ms. Fraser said that the Department of Finance was attempting to prepare such a statement, and had asked the Auditor General's Department to audit it, which it intends to do over the next few months.

How much will this audit really show? The Auditor General is in negotiations with CATSA as to the level of detail the agency should provide on its financial statements. She has some concern that the specific data offered with regard to expenses will not be sufficient to ensure a sound value-for-money audit. CATSA, in any event, will only be able to account for the money it spent, not the total disposition of the $12 fee.

The federal government must demonstrate to Canadians that the money that it is collecting from Canadians for

incremental air passenger security is in fact being wisely used on improved air passenger security.

Will the auditors be able to determine what is incremental, versus what was being spent before that date? The Committee received no assurances that any breakdown will be given of how much has been collected by each airport in taxes, and how much is being spent on incremental security at each airport, by category. The Auditor General told us she was not satisfied that CATSA has been organizing its books so it will be able to provide this kind of information.

She was also concerned that the time lag between the point that the funds were collected, to the point when they were spent, may make it impossible to arrive at a conclusive assessment of whether the $12 fee was totally and appropriately spent.

What are Local Airport Authorities Spending on Security?

Our second concern is that the Auditor General has no right to audit local airport authorities on how much they are spending on security. Ms. Fraser told us these authorities are private corporations, beyond her reach. She expressed concern about the way airport authorities collected and spent their funds (quite apart from security issues), on their financial viability, on the debt load some were carrying, and on their offshore

subsidiaries. However she pointed out that, for those airport authorities that rent their premises from Transport Canada, as a condition of the lease agreements Transport Canada has the right to audit the airport authorities. She did not, she said, feel that Transport Canada was exercising this right as diligently as they should, and pointed out that in any event the lease agreements as they currently stood provided for no penalties should any such audit show serious security deficiencies.

Auditor General Sheila Fraser, Nov. 18, 2002:
"...Transport Canada should be actively managing those leases. One of the issues that we mentioned at the time was that they had not fully transformed from an operating department into one that was managing the leases adequately. They needed to do more work on insuring that the lease conditions were being respected and in finding out what was happening in things like subsidiaries and contracting, but we have not yet gone back to see what improvements have been made since then."

Shahid Minto, Assistant Auditor General (Citizenship and Immigration), Nov. 18, 2002: "When we did our audit in 2000, we pointed out to Transport Canada that, although they are no longer running the airports, they are the landlord with a lease, with which comes certain obligations. They also have obligations for the security and viability of the airport system. Under that, there are some things they should know.

> The problem was at that time, The Department of Transport had not thought of most of these issues. They were so busy divesting themselves of the airports that they had not prepared themselves for the next phase.
>
> In response to the Public Accounts Committee, they have said that they are trying to do more active monitoring. I have no idea what that means. When we go back to do our follow-up we will find out."

For its part, Transport Canada claimed that audits of airport authorities were regularly done. However, to the best of the Committee's knowledge, such audits related only to the receipt of rent owed to Transport Canada at the half dozen airports where facilities are rented, as well as the appropriate expenditure of policing funds given to the authorities by CATSA on Transport Canada's instruction.

In short, ***there is no existing method of determining whether the airport authorities are spending appropriate amounts on security.*** Nor can we determine whether these amounts increased, or decreased, subsequent to September 11, 2001. However the dramatic reduction in the number of police officers on site at Pearson International over recent years sends a worrying signal in this regard.

The Committee heard testimony that there have been occasions at Pearson Airport when entire plane loads of passengers

arriving from outside Canada have been directed through open doors into the general population without the benefit of a Customs or Immigration inspection. Customs officers only became aware of the security lapse when the passengers tried to force their way back into the Customs hall to reclaim their baggage. Somebody - the airlines, the airport authority, Transport Canada, customs and immigration officials, police - should be making sure these kinds of things don't happen, which may require spending a little money.

The refusal of Louis A. Turpen, President and Chief Executive Officer of the Greater Toronto Airports Authority (GTAA), to appear before the Committee to discuss these kinds of issues did not send an encouraging signal.

The Committee believes that the Canadian taxpayer has a right to know how its taxes are being spent – all the more so when a specific tax for a specific purpose is assessed. In this regard we regret the Government's decision to assign the proceeds of the $12 air travellers security charge to the Consolidated Revenue Fund, where its entry into the vast morass of government funding makes it more difficult to track.

It is our belief that even where security funds are not taxpayers' dollars – as in the case of the "improvement fees" charged by the airport authorities – the travelling Canadian public has a right to know whether money collected is being spent for the purposes being claimed.

The Committee expects – and Canadians will demand – that the federal government will address these issues in the coming months.

To deal with the issues raised in Section IX,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

IX.1 The Government of Canada detail how much money is being collected from the $12 air travellers security charge – better known as the departure tax – and from which airports;

IX.2. The Government of Canada account for how much of the $12 air travellers security charge, is being spent by CATSA, and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport and for what;

IX.3 That CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers, policing; and

IX.4 That the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.

X. The Need for a New Transparency

The Committee expresses its sincere thanks to the many witnesses who provided testimony during our hearings. Many private individuals, unions, academics and government officials volunteered or gave willingly of their time and knowledge and, in so doing, showed a genuine concern for the safety of air travel in this country. The Committee is grateful to the more candid witnesses who came before it. If much of the forthright testimony we heard came from people who actually work at airports and on passenger aircraft – rather than those responsible for maintaining appearances and defending the system – it is also fair to say that some senior government and corporate officials were at least more frank than others about what needs to change. Much of the testimony we heard showed a genuine concern that air travellers in Canada be offered genuine security in the air, rather than the pretense of security.

However, the Committee was often dismayed and disappointed at attempts by many senior officials from both government and the private sector, to suggest that it is not in the public interest to talk about security weaknesses that need to be addressed quickly, and are clearly not being addressed quickly. This manifested itself in refusal by some witnesses to answer questions put by the Committee, refusal of some organizations to deliver witnesses knowledgeable on security issues, and in some cases outright refusal of at least one organization, the Greater Toronto Airport Authority – and its contractee, Peel Regional Police – to appear at all.

Responsible Government is Predicated On the Public's Right to Know

Parliamentarians understand balance. The Parliament of Canada has helped create what is possibly the most balanced society in the world – a place where freedom and knowledge go hand in hand with responsibility. The future of Canadian democracy depends on being open with the people unless there is some clear reason why openness would endanger our society. In this case, the senators sitting on this Committee, with broad collective experience in the law, in governance, and the needs of the Canadian people, determined that openness on these issues could only make Canadians more secure.

There can be no acceptable rationale for refusing to participate in discussing public security before the Parliament of Canada – particularly when potentially fatal flaws in the public security system are being discussed in coffee shops every day by the tens of thousands of airport and airline workers who know all too well that they exist.

Honest People Came Forward

The Committee has the right of subpoena to both summon witnesses and to insist that they answer questions truthfully. We did not choose to subpoena. Instead we went looking for alternate witnesses who we thought would be caring and candid about discussing real problems and how to solve them.

We certainly found those witnesses – particularly with respect to the failures at Pearson International Airport. No testimony was more damning concerning the illusion of security versus the reality of security than the testimony we heard on the gaps in security at Pearson.

To those witnesses who clearly believed that authority cannot be honourably exercised unless the people over whom it is exercised are provided with the evidence to assess whether it is being wisely exercised, the Committee extends its gratitude and admiration.

In the interests of the public of Canada – particularly air travellers in this country – we sincerely hope that those with the power to rid airports and aircraft of the security flaws that we have outlined in this report take our words seriously, and get on with the job at hand. The people should move quickly, before any of us are forced to raise our eyes to more tragedy falling from our skies.

It would be laughable – if it were not so sad – that Air Canada officials refused to answer the simple question of what airport clerks do, when they are receiving parcels that will go on passenger planes, to assure that those parcels are not dangerous. They would not answer the question for a committee of Parliament – despite the fact

that the laws of this country clearly show that they *must* answer such questions – when any courier who has ever delivered a parcel to an airport knows the answer to that question.

We chose not to force this issue, partially because it would have delayed the Committee's work, and we feel there is an urgency to prod all those responsible for security in the air passenger industry to get on with the job of improving security that is clearly inferior to what passengers need, and are paying for.

It is rare – either in the world of bureaucracy or the world of private profit – that reforms are made in the public interest until the public knows the truth about how it is being treated. Those persons who refused to be candid with our Committee were not being protective of the public. They were being protective of themselves, and their own vested interests.

In the interests of the public of Canada – particularly air travellers in this country – we hope that those with the power to rid airports and aircraft of the security flaws that we have outlined in this report take the report seriously, and get on with the job. Quickly, before more people are victimized.

To deal with the issues raised in Section X,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

X.1 The federal government should design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.

X.2 Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.

RECOMMENDATIONS

Section I

I.1 Transport Canada should, by March 31, 2003, finalize and issue training standards programs to equip cabin crews to deal with terrorists and/or terrorist materials. All flight crews should have completed training by September 30, 2003.

I.2 The Canada Customs and Revenue Agency and Immigration Canada should, by June 30, 2003, offer substantive evidence to the Committee that they have addressed the Auditor General's recommendations to improve training that will help airport personnel identify persons "likely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians." They should also demonstrate that they have made arrangements to gain access to police databanks that would assist in such identification, and have provided their employees with the training and technology required to take advantage of these databanks.

I.3 Transport Canada should, by September 30, 2003, ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.

Section II

II.1 All flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.

II.2 Transport Canada should, by June 30, 2003, require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by December 31, 2004.

II.3 APOs should be instructed by the RCMP to be prepared to intervene in violent disruptions in passenger cabins, and certainly be prepared to intervened if crew or passengers' lives are threatened, and not necessarily to restrain themselves until the very moment that any assault is launched on the cockpit.

II.4 Pilots should not be armed.

Section III

III.1 Dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.

III.2 CATSA should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.

III.3 The practice of offering blanket security shortcuts on the basis of being a "known shipper" shipping by air carrier should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on their known reliability, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.

III.4 People, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticating screening systems should receive a full screening when they arrive at an airport under CATSA's jurisdiction.

Section IV

IV. 1 CATSA should issue national passes for air crew and all other persons who fall more naturally under a national, rather than a regional, jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be

- **Of national, uniform design, based on national configurations defined by the Canadian Air Transport Security Association,**
- **Cancelable by CATSA**
- **Validated through CATSA's national database.**

IV.2 All Canadian airports, by December 31, 2003, should introduce new electronic airside access passes, containing biometric identifiers, that

- **Are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area**
- **Expire automatically after three years**
- **Can be deactivated by a central control mechanism at any time**

IV. 3 CATSA should be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles permitted airside access.

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should

be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

Section V

(This Recommendation repeated from Section IV)
IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

This Recommendation Repeated from Section IV)
IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

(This is a New Recommendation Contained Only in Section V)
V. 1 Transport Canada should require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened.

Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.

Section VI

No recommendations at this time.

Section VII

VII.1 All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA.

VII.2 Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.

Section VIII

VIII.1 Transport Canada should continue to be responsible for the development of policy and standards for aircraft and airport security and should be responsible for verification that security policies are being implemented to its standards by CATSA, airport authorities, airlines, and police or other security personnel;

VIII.2 CATSA should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.

VIII.3 National standards be effectively and consistently implemented. CATSA should develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.

VIII.4 CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.

VIII.5 The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation.)

Section IX

IX.1 The Government of Canada detail how much money is being collected from the $12 air travellers security charge – better known as the departure tax – and from which airports;

IX.2. The Government of Canada account for how much of the $12 air travellers security charge, is being spent by CATSA, and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport and for what;

IX.3 That CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers, policing; and

IX.4 That the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.

Section X

X.1 The federal government should design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.

X.2 Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate,* Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

"b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;".

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Audcent, Mr. Mark, Law Clerk (December 2, 2002)

Baker, Mr. Mike, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority (November 25, 2002)

Balnis, Mr. Richard, Canadian Union of Public Employees (CUPE) Senior Research Officer (November 18, 2002)

Barrette, Jean, Director Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2, 2002)

Begley, Inspector Jim, Federal Policing Service, Vancouver International Airport, RCMP (November 2001)

Bonnell, Mr. R.J. (Ray), Superintendent Officer in Charge, Protective Services Branch, Royal Canadian Mounted Police (RCMP) (December 2, 2002)

Bramah, Mr. Brian, Regional Director, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada (November 2001)

Bullock, Ms Margaret, Manager, Security Awareness, Policy and regulations, Corporate Security, Air Canada (November 2001)

Castonguay, Staff Sergeant Charles, RCMP (November 2001)

Clapham, Superintendent Ward D., RCMP, Richmond Detachment (November 2001)

Collenette, The Honouarble David Michael, Minister of Transport (December 2, 2002)

Cooper, First Officer Russ, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Deemert, Mr. Rob, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

APPENDIX II
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Devlin, Mr. Bill, Manager Hub Development, Air Canada (November 2001)

Duchesneau, Mr. Jacques, President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority (November 25, 2002)

Duncan, Mr. Mark, Vice-President, Operations, Canadian Air Transport Security Authority (November 25, 2002)

Duquay, Mr. Yves, Senior Director, Corporate Security Risk Management, Air Canada (November 2001)

Elliott, Mr. William, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2, 2002)

Enger, Inspector Tonia, Operations Officer, RCMP, Richmond Detachment (November 2001)

Fernie, Mr. Iain, Regional Security operations Manager, Air Canada (June 24, 2002)

Flagel, Mr. Brian, Customs Border services, Canada Customs and Revenue Agency (November 2001)

Fleshman, Mr. Larry, General Manager, Customer Service, (Pearson Airport), Air Canada (June 24, 2002)

Fraser, Ms. Sheila, Auditor General of Canada (November 18, 2002)

Goupil, Mr. Pierre, Commanding Inspector, Sûreté du Québec (November 2001)

Hebert, Ms. Barbara, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division, Canada Customs and Revenue Agency (June 24, 2002)

Jenkins, Ms. Wilma, Director, Immigration Services, Citizenship and Immigration Canada (June 24, 2002)

APPENDIX II
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Johns, Mr. Fred, General Manager, Logistics and Processing Strategies, Canada Post (August 15, 2002)

Johnson, Captain Don, President, Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Kasurak, Mr. Peter, Principal Office of the Auditor General (November 18, 2002)

Kavanaugh, Mr. Paul, Regional Director, Security and Emergency Planning, Transport Canada (June 24, 2002)

Laflamme, Mr. Art, Senior Representative, Air Line Pilots Association, International (August 14, 2002)

Landry, Inspector Sam, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment, RCMP (June 24, 2002)

Lefebrve, Mr. Paul, President Local 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

Loeppky, Mr. Garry, Deputy Commissioner Operations, Royal Canadian Mounted Police (RCMP) (December 2, 2002)

Luloff, Ms. Janet, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2, 2002)

Maines, Mr. Warren, Director, Customer Service (Pearson Airport), Air Canada (June 24, 2002)

McInenly, Mr. Peter, Vice President, Business Alignment, Canada Post (August 15, 2002)

McLeod, Mr. Dave, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

Minto, Mr. Shahid, Assistant Auditor General (November 18, 2002)

Morency, Mr. Andre, Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada (June 24, 2002)

APPENDIX II
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Murray, Ms Anne, Vice President, Community and Environmental Affairs, Vancouver International Airport (November 2001)

Nelligan, Mr. John Patrick, Senior Partner Law Firm of Nelligan O'Brien Payne LLP (December 2, 2002)

Neumann, Ms Suzanne, Customs and Excise Union (November 2001)

Pelletier, Ms. France, Canadian Union of Public Employees (CUPE) Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division (November 18, 2002)

Pharand, Mr. Pierre-Paul, Director Airport Authority (November 2002)

Pichette, Mr. Pierre-Paul, Assistant Director, Montreal Urban Community Police Department (November 2001)

Pigeon, Mr. Jean Francois, Acting Director, Security, Montreal Airport Authority (November 2001)

Pigeon, Mr. Jacques, General Counsel Legal Services, Department of Justice, Transport Canada (December 2, 2002)

Quinlan, Mr. Grant, Security Inspector, Transport Canada (June 24, 2002)

Richmond, Mr. Craig, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport (November 2001)

Sheehy, Captain Matt, Chairman, Security Committee Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Sheridan, Mr. Norman, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency (June 24, 2002)

Slater, Ms Scenery Customs and Excise Union (November 2001)

Spraggett, Mr. Ernest, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency (June 24, 2002)

APPENDIX II
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

St. John, Mr. Peter, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba (November 25, 2002)

St. Pierre, Mr. Jaquelin, Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban Community Police department (November 2001)

Starck, Mr. Richard, Senior Counsel, Federal Prosecution Service, Quebec Regional Office; Department of Justice (November 2001)

Stiff, Mr. Bob, General Manager, Corporate Security, Canada Post (August 15, 2002)

Wilmink, Mr. Chuck, Consultant (November 4, 2002)

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

During its study on airport security, the Committee conducted site visits at two airports, Dorval (Montreal) and Vancouver. The Committee also heard witnesses in Toronto as well as in Ottawa.

Fact-finding Visit to Dorval Airport (November 5, 2001)

Who we saw:

- Staff Sergeant Charles Castonguay, RCMP
- Mr. Pierre-Paul Pharand, Director Airport Authority
- Mr. Jean Francois Pigeon, Acting Director, Security, Montreal Airport Authority
- Mr. Pierre-Paul Pichette, Assistant Director, Montreal Urban Community Police Department
- Mr. Jaquelin St. Pierre, Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban Community Police department
- Mr. Pierre Goupil, Commanding Inspector, Sûreté du Québec
- Mr. Richard Starck, Senior Counsel, Federal Prosecution Service, Quebec Regional Office, Department of Justice

What we heard:

Equipment; Screening baggage; Organized crime; Issuing and control of passes; Governance; Emergency response procedure; Co-ordination among agencies working at the airport; Screening of airside workers; Security checks; Threat evaluation.

Fact-finding Visit to Vancouver Airport (November 2001)

Who we saw:

- Mr. Craig Richmond, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport

- Mr. Brian Bramah, Regional Director, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada
- Inspector Tonia Enger, operations Officer, RCMP, Richmond Detachment
- Superintendent Ward D. Clapham, RCMP, Richmond Detachment
- Inspector Jim Begley, Federal Policing Service, Vancouver International Airport, RCMP
- Mr. Brain Flagel, Customs Border Services, Canada Customs and Revenue Agency
- Mr. Yves Duquay, Senior Director, Corporate Security Risk Management, Air Canada
- Ms Margaret Bullock, Manager, Security Awareness, Policy and Regulations, Corporate Security, Air Canada
- Mr. Bill Devlin, Manager Hub Development, Air Canada
- Ms Anne Murray, Vice President, Community and Environmental Affairs, Vancouver International Airport

What we heard:
Access to restricted areas; Pre-board screening of passengers; National standards for technology, training and screening; Issuing and checking of passes; Governance; Policing; Organized crime; Customs; Cargo; Courier parcels; Emergency preparedness; Co-ordination of various agencies.

Hearing in Toronto (June 24, 2002)

Who we saw:
- Mr. Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, (Pearson Airport), Air Canada
- Mr. Iain Fernie, Regional Security operations Manager, Air Canada
- Mr. Warren Maines, Director, Customer Service (Pearson Airport), Air Canada

- Mr. Paul Kavanaugh, Regional Director, Security and Emergency Planning, Transport Canada
- Mr. Andre Morency, Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada
- Mr. Grant Quinlan, Security Inspector, Transport Canada
- Inspector Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment, RCMP
- Wilma Jenkins, Director, Immigration Services, Citizenship and Immigration Canada
- Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency
- Ernest Spraggett, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency
- Barbara Hebert, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division, Canada Customs and Revenue Agency

In addition, the Committee heard *in-camera* from some individuals in the aviation industry who provided advice about possible areas of investigation. These comments were transcribed and the individuals agreed that their comments but not their names could be printed in the Committee Proceedings.

The Committee also invited four other witnesses to appear at the Toronto hearings: Greater Toronto Airport Authority, Federal Express, Canada Post and Peel Regional Police, but they declined to come. Canada Post appeared subsequently in Ottawa in August.

What we heard:
Screening of mail and cargo; Policing; Co-operation with police; Organized crime; Issuing of passes; Screening of employees; Screening of baggage; Governance; Equipment; Air Canada hiring practices; ID checking; Governance; Perimeter and tarmac security; Fixed base operators.

APPENDIX III
WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

Hearing in Ottawa (August 14, 2002)

Who we saw:

- Mr. Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International

What we heard:

Protocols, procedures and training for pilots and flight attendants; Cockpit doors; Air carrier protective officers; Airside passes and searches; Forged ID and a new restricted area pass system.

Hearing in Ottawa (August 15, 2002)

Who we saw:

- Mr. Peter McInenly, Vice President, Business Alignment, Canada Post
- Mr. Fred Johns, General Manager, Logistics and Processing Strategies, Canada Post
- Mr. Bob Stiff, General Manager, Corporate Security, Canada Post
- Mr. Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers
- Mr. Rob Deemert, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers
- Mr. Paul Lefebrve, president Local 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers

What we heard:
Airside passes and searches; Co-operation with police; Screening of baggage; Screening of mail; Parcels and cargo; ID checking; Employee security.

Hearing in Ottawa (November 4, 2002)

Who we saw:
- Mr. Chuck Wilmink, Consultant, Former Manager Corporate Security, Canadian Airlines International
- Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association
- Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association
- First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association

What we heard:
Training of flight crew; Airside passes and searches; Screening of baggage; Screening of parcels and cargo; Forged ID and a new restricted area pass system; Surface to air missiles; Secrecy; Governance; Policing; Employee security; National pass system.

Hearing in Ottawa (November 18, 2002)

Who we saw:
- Ms Sheila Fraser, Auditor General of Canada
- Mr. Shahid Minto, Assistant Auditor General
- Mr. Peter Kasurak, Principal, Office of the Auditor General
- Mr. Richard Balnis, Senior Research Officer, Canadian Union of Public Employees
- Ms France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, Canadian Union of Public Employees

What we heard:
Financial accountability; Governance; Devolution of airport authorities; Training of customs officers; Training of immigration officers; Training of flight crews; Aircraft Protective Program; Responsibilities and duties of flight attendants; Screening of airside workers for box cutters and other dangerous weapons.

Hearing in Ottawa (November 25, 2002)

Who we saw:
- Mr. Jacques Duchneseau, President and Chief executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority
- Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations, Canadian Air Transport Security Authority
- Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority
- Dr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba

What we heard:
Screening of airside workers for box cutters and other dangerous weapons; Screening of baggage; Screening of mail; Screening of parcels and cargo; Explosive detection equipment; Forged ID and a new restricted area pass system; Secrecy; Governance; Financial accountability; Training of staff.

Hearing in Ottawa (November 27, 2002)

Who we saw:
- Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada
- Ms Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada

- Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada

What we heard:
Airside passes and searches; Screening of passengers; Screening of baggage; Screening of mail; Screening of parcels and cargo; Forged ID and a new restricted area pass system; Training; Security audits; Aircraft protective officers; Governance; Secrecy; Tracing the money; Leases; U.S. practices.

Hearing in Ottawa (December 2, 2002)

Who we saw:
- The Honourable David Collenette, P.C. M.P., Minister of Transport
- Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Jacques Pigeon, Senior General Counsel, Transport Canada
- Ms Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel
- Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne, LLP Ottawa
- Deputy Commissioner Garry Leoppky, Operations, Royal Canadian Mounted Police
- Superintendent R. J. (Ray) Bonnell, Officer in Charge, Protective Services branch

What we heard:
Aircraft Protective Officers; Training of crew; Airside passes and searches; Screening of mail, cargo and baggage; Surface to air

missiles; Secrecy; Obligations of witnesses; Governance; Fixed base operators; Security audits; Financial accountability; Leases; New airports.

SECURITY IMPROVEMENTS

The Committee invited Transport Canada to provide a list of security improvements undertaken in response to September 11, 2001. The department submitted the following highlights:

1. The establishment of the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) to provide pre-board screening of passengers and their belongings with improved screening practices;

2. Purchasing and installing (through CATSA) of advanced explosives detection systems (EDS) at airports;

3. More security inspectors on the ground at airports and improvements to airport screening practices;

4. Establishment of the Canadian Air Carrier Protective Program which places RCMP officers on selected international and domestic flights;

5. Strengthening of cockpit doors;

6. Funds to support aviation security-related policing at major airports;

7. Expansion of CATSA'S mandate to include screening of non-passengers at airports and the development of an enhanced pass system for non-passengers who require access to restricted areas at airports.

Source: Statement by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada, November 27, 2002

APPENDIX IV
SECURITY IMPROVEMENTS

The Committee invited **Canada Customs and Revenue Agency** to provide a list of security improvements undertaken in response to September 11, 2001. The department submitted the following highlights:

1. Customs immediately instituted a national Level 1 security alert for all ports. We continue to maintain this alert status. At international airports, a high level of scrutiny continues to be focused on flights originating from outside North America. 100% of passengers arriving from countries other than the U.S.A. must produce identification and be screened on our databases (IPIL, ICES). Cargo and Courier shipments associated with high-risk countries are targeted for examination, both inbound and outbound.

   The CCRA has developed a risk based Border Management Plan which lists "Terrorism" as the number 1 priority for airport operations. The training of both new and experienced customs officers in screening and examinations techniques as well as in the use of new technology continues to be a priority for the CCRA. The CCRA continues to work closely to fight the threat of terrorism with our partners in security, particularly the RCMP, CSIS, CIC and the US Customs and Immigration Services.

2. In international airports, all pilot programs for in transit passengers bypassing Canadian Inspection facilities were suspended. Presently, all passengers arriving in Canada must be screened by Customs Officers prior to transiting to their onward destination. The only exception is the Vancouver International Airport where the In transit Pre-clearance Pilot Project allows international in transit passengers to proceed directly to a secure the U.S. Pre-clearance facility.

3. There has been an increase in the use of technology for the screening of persons, baggage and goods, including commercial goods and courier shipments. The following equipment has been ordered and/or implemented at Canadian airports since September 11, 2001: mobile and stationary x-rays, ionscans, detector dogs, fibrescopes, density meters and mobile VACIS gamma ray systems.

4. The CANPASS program which allowed telephone reporting center (TRC) clearances of private aircraft was suspended. As of December 2002, the program is back in operation at a reduced number of sites. In addition, the verification rates attached to the CANPASS program are being managed on a risk assessment basis. All high risk flights are subject to a 100% examination rate.

5. The CCRA and Citizenship and Immigration Canada (CIC) are developing a system to obtain and analyze information for pre-screening passengers prior to their arrival in Canada. There are two components to this initiative, **API** -- identifying data collected by an air carrier during the check-in process for each traveller on the flight, and **PNR** -- created once an individual makes a reservation which details the passenger's travel itinerary, contained within a carrier's reservation system. Analyzing traveller data such as travel patterns and booking information will assist the CCRA in targeting individuals who are suspected of being involved in terrorist activity or other criminal acts. The CCRA successfully implemented the Passenger Information System (PAXIS) on October 7, 2002 at eight international airports across Canada (Vancouver, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Toronto, Ottawa, Dorval and Halifax).

6. As part of the Shared Border Accord, Joint Passenger Analysis Units (JPAU) are being piloted in two sites, Vancouver and Miami. Members of these units include officers from the CCRA, United States Customs Service (USCS), CIC and the United States Immigration and Naturalization Service (USINS). Using the API/PNR information detailed in the previous section, JPAU teams will target high risk passengers arriving in either Canada or the U.S.A. with a primary focus on anti-terrorism and national security related issues which may include other criminal activity, contraband enforcement, human smuggling and trafficking, etc.

Source: Canada Customs and Revenue Agency, December 2002.

SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

On June 24, 2002, Inspector Sam Landry of the Royal Canadian Mounted Police, Toronto Airport Detachment, advised the Committee that there are 82 agencies at the Toronto airport that have enforcement of regulatory responsibilities. On August 2, 2002, he sent the following list to the Committee:

Royal Canadian Mounted Police
- Drug Section
- VIP Security
- Immigration and Passport
- Customs and Excise
- Prime Minister's Protection Detail
- Federal Enforcement Section
- Proceeds of Crime

Peel Regional Police
Canadian Security Intelligence Service
Greater Toronto Airport Authority
Canada Customs and Revenue agency
Citizenship and Immigration Canada
Passport Office (Department of Foreign Affairs and International Trade)
U.S. Immigration and Naturalization service
U.S. Customs
Transport Canada
NAVCANADA
Corps of Commissionaires
Ontario Provincial Police
Toronto Police Service

APPENDIX V
SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

York Regional Police
Niagara Regional Police
Hamilton Wentworth Regional Police
Halton Regional Police
Canada Post
Federal Express
Purolator
United Parcel Service
Group 4
Wackenhut
Mississauga Fire Department
Toronto Fire Department
Health Canada
Regional Municipality of Peel
Toronto Transit Authority
Canadian Food Inspection Agency
Agriculture and Agri-Food Canada
Environment Canada

Inflight Kitchens
CARA

Paragon Security
Alpha Security
ASP Security
Canadian Military Police
JTF2
Airport Group Canada
U.S. Federal Aviation Administration
U.S. Secret Service
U.S. State Department
Central Intelligence Agency
El Al Airlines Security

APPENDIX V
SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

Air Canada Security
Air Transit Security
Sky Service Security
AMF Security
U.S. Air Security

GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

The Committee wishes to note that the absence of input into its study from the Greater Toronto Airports Authority was no oversight. The GTAA was invited to meet with the Committee on more than one occasion, but Mr. Louis Turpen, the Authority's President and Chief Executive Officer, declined to meet with Senators, referring to section 4.8 of the *Aeronautics Act*, the *Canadian Aviation Security Regulations* made under the authority of that Act, section 32 of the *Canadian Air Transport Security Act* and sections 38.01 and 38.02 of the *Canada Evidence Act*.

In a legal opinion concurred in by Mr. John Nelligan, Q.C., senior partner with the Ottawa law firm Nelligan, O'Brien Payne, the Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate, Mr. Mark Audcent, advised the Committee that it had the right to summon Mr. Turpen and to order him to answer any and all of its questions, without exception. Counsel advised that the legislation cited was no impediment to the Committee's power to carry out its order of reference or to Mr. Turpen providing information to Parliament. However, given Mr. Turpen's exchanges with the Committee Clerk and the fact that the Committee had obtained, from better sources with more specific knowledge, all the information it needed from the GTAA, the Committee decided that Mr. Turpen's testimony would be redundant at this time.

As for Mr. Turpen's excuses, the attached legal opinions speak for themselves.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Chronology of contacts with Greater Toronto Airport Authority

May 30, 2002 – The Committee Clerk telephoned Ms Lorrie McKee, Director, Government Relations, to ask GTAA for a fact-finding visit, including a briefing and a tour. The Clerk explained that press would be invited to accompany the Committee, a procedure that the Committee follows on all visits. Ms McKee agreed to speak to senior management about this visit.

June 4, 2002 - Ms McKee called the Clerk to say that GTAA would not accept the invitation to participate in the Toronto fact-finding visit. Ms McKee indicated that GTAA was prepared to come to a public meeting. The Clerk sent a formal invitation for a fact-finding visit by fax to GTAA, noting that the Committee had conducted similar visits in Montreal and Vancouver.

June 5, 2002 - The Clerk also sent by fax a copy of a letter of invitation to Mr. Louis Turpen, President and Chief Executive Officer of GTAA.

June 7, 2002 - Mr. Turpen sent a letter by fax to the Chair. He indicated that GTAA would be willing to share its views but "given the confidential nature of the subject, we would require that the meeting be confidential".

June 10, 2002 - The Clerk telephoned Mr. Turpen to explain the focus of the proposed visit, noting the Committee's current order of reference to study the need for a national security policy. Mr. Turpen continued to ask for an *in-camera* meeting.

June 21, 2002 - The Clerk sent a letter to Mr. Turpen formally acknowledging the letter of June 7, 2002, sent to the Chair.

July 10, 2002 - Mr. Turpen sent a letter to Clerk indicating that he was reluctant to appear in a public forum where the press is in attendance.

August 20, 2002 - Mr. Turpen sent a letter to the Committee Chair withdrawing his offer to meet privately with the Committee.

August 21, 2002 - Clerk sent a letter to Mr. Turpen indicating that she would bring his letter to the attention of the Committee when the Senators held their next meeting.

September 3, 2002 – Mr. Turpen sent a letter to the Clerk repeating his position.

November 4, 2002 – The Senate Law Clerk provided two legal opinions, noting that Mr. Turpen had an obligation to appear and to testify.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 4, 2002

Ms Lorrie McKee
Director, Government Relations
Greater Toronto Airports Authority

Dear Ms McKee:

Pursuant to our telephone conversation today, I am writing to formally invite the Greater Toronto Airports Authority to meet the Standing Senate Committee on National Security and Defence during its fact-finding visit to Toronto on June 24, 2002. The Committee would like to see the facilities at Pearson Airport and have an opportunity to talk to representatives of the Greater Toronto Airports Authority about security operations at the airport.

The Committee has undertaken similar fact-finding visits to the Dorval Airport as well as the Vancouver Airport, and has found these visits to be worthwhile in helping to develop a better understanding of security operations. As Pearson Airport is Canada's busiest airport, the Committee believes that a visit to your facility would be an important part of its current study on a national security policy.

We hope that the Greater Toronto Airports Authority will give favourable consideration to our request.

Yours sincerely,

Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 7, 2002

The Honourable Colin Kenny
The Senate of Canada

Dear Senator Kenny:

I understand from recent media reports that you experienced some type of security incident at Toronto Pearson International Airport. I have also been made aware by my staff that the Standing Senate Committee on National Security and Defence, of which you are the Chair, has formally invited the Greater Toronto Airports Authority to meet during its fact-finding visit to Toronto on June 24, 2002. I am uncertain as to whether the Committee's request is related to your experience or to the larger subject of post-September 11 aviation security. It would be helpful if you could clarify the scope of the Committee's request.

With respect to your personal experience, we have attempted to determine on a number of occasions exactly what security experience you might have had at Pearson Airport. Unfortunately, up to the present we have been unable to ascertain from you or your staff the exact nature of your experience, and whether it related to the airport, airline, customs, immigration or transport responsibilities. As a person who has been a long-time advocate of airport security and a pioneer in many procedures used today, I would be personally interested to address the issue you experienced, particularly if it did entail a security deficiency. I would therefore invite you to supply details of this incident. We will always seek to maintain the highest level of security at Pearson Airport.

Further to your request to meet on June 24th, it would be helpful, as I indicated previously, to understand the scope of your interest to

ensure that the appropriate people would be present. While we recognize that aviation security is a CATSA responsibility, we would be pleased to share our views from the airport perspective. Given the confidential nature of the subject, we would require that the meeting be confidential and would obviously need to verify the security clearances of the persons in attendance. I look forward to hearing from you.

Yours very truly,
Louis A. Turpen

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 21, 2002

Mr. Louis A. Turpen

Dear Mr. Turpen:

In my capacity as Clerk of the Senate Committee on National Security and Defence, I am writing to acknowledge your letter of June 7, 2002 addressed to the Honourable Colin Kenny, Chair of the Committee.

In your first paragraph, you asked whether the invitation to meet with the Committee was related to Senator Kenny's experience at the Pearson Airport or whether it was part of a larger subject. You will recall that I telephoned you on June 10, 2002 to explain that the invitation was part of a study on the need for a national security policy. Following our conversation, I sent by fax, a copy of the Committee's order of reference as well as a two-page excerpt on this subject from the Committee's February 2002 report entitled *Canada's Security and Military Preparedness.*

With respect to the Chair's personal experience at Pearson Airport, he has asked me to advise you that he has informed the Minister of Transport as well as officials from Transport Canada about his experience. Undoubtedly, they will be in touch with you if they deem it appropriate.

The third paragraph of your letter seems to contradict the information that I was given on June 4, 2002 by your Director, Government Relations, Lorrie McKee. She indicated to me that the Greater Toronto Airport Authority was not prepared to meet the Committee during a fact-finding trip but was prepared to meet in a

public meeting of the Committee. This information was conveyed to the Committee.

I have been instructed by the Committee to advise you that it is concerned about the approach that the Greater Toronto Airports Authority is taking about this matter. We would encourage you to consult with legal counsel concerning your obligations to meet with the Committee.

Yours sincerely,
Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

July 10, 2002

Ms Barbara Reynolds
Committee Clerk

Dear Ms Reynolds:

Thank you for your letter of June 21st as well as a copy of the Committee's order of reference and excerpt entitled "Canada's Security and Military Preparedness".

With respect to Senator Kenny's experience at Pearson, I am pleased that he has shared that experience with the Minister of Transport. Since Transport Canada has not shared the Senator's experience with us, I am led to conclude that it probably was not a "security breech" which is gratifying.

Thank you for your caution with respect to the need to consult with legal counsel concerning GTAA's obligations to meet with the Committee. I have indicated that I am always prepared to appear before the Committee to discuss security issues in a meaningful and unvarnished fashion. However, I am sure you can appreciate my reluctance to have a discussion of this nature in a public forum and as I understand it, all of the Senate's meetings have been conducted with the press in attendance.

Again, thank you for sharing your thoughts.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

August 20, 2002

Senator Colin Kenny
Chair, Standing Senate Committee on
National Security and Defence

Dear Senator Kenny:

I have been provided with a copy of your column in the August 15th *Globe and Mail* as well as a transcript of your interview on Canada AM on August 19th. Your continued practice of sharing everything you hear with respect to aviation security with the press causes me significant concern. I had assumed that, as a Senator and a member of the Government of Canada, you would have been thoroughly briefed with respect to aviation security matters and the need to safeguard sensitive information. Apparently, I was mistaken. Your comments also suggest that even though you have held previous hearings on the subject of airport security, you have not yet understood security arrangements.

Security at Canadian airports is a shared responsibility among airport operators, airlines and the agencies publicly entrusted to ensure the highest standards possible, among them, Transport Canada, the Canadian Air Transportation Security Authority (CATSA), Customs & Immigration, local police forces and the RCMP. Furthermore, security procedures are carried out under a legal regime which is designed to safeguard sensitive information from public disclosure, whether by Senators in the *Globe and Mail* or elsewhere. Please see the *Aeronautics Act*, section 4.8 the *Canadian Aviation Security Regulations*, SOR/2000-111, the *Canadian Air Transport Security Authority Act*, section 32 and the *Canada Evidence Act*, sections 38.01 and 38.02. I draw your attention particularly to the *Canada Evidence Act*. I would also point out that it is not clear whether your

Committee even has the capacity, under the Rules of the Senate, to hold *in camera* hearings in order to keep confidential any information that might be given to the Committee.

I have never believed that providing a road map to terrorists who are constantly searching for weaknesses in the system is in the public's interest. You obviously feel differently. The phrase "loose lips sink ships" comes to mind.

Given the manner in which you have elected to handle your enquiries, I formally withdraw my previous offer to meet privately with you and your Committee. Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from the Attorney General of Canada under the *Canada Evidence Act* and the Minister of Transport under the *Aeronautics Act* and the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

cc: GTAA Board of Directors
The Hon. David Collenette

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

August 21, 2002

Mr. Louis A. Turpen
Greater Toronto Airports Authority

Dear Mr. Turpen:

In my capacity as Clerk of the Senate Committee on National Security and Defence, I am writing to acknowledge your letter of August 20, 2002 addressed to the Honourable Colin Kenny, Chair of the Committee.

Please be assured that your letter will be brought to the attention of the members of the committee during their next meeting, likely in mid-September.

I would like to note the sequence of events that have taken place. On June 4, 2002, the Director of Government Relations for the Greater Toronto Airports Authority, Lorrie McKee, indicated that your organization was not prepared to meet the Committee during its fact-finding visit to Toronto, but was prepared to meet in a public meeting of the Committee. Later that day, the Committee issued an invitation to appear at a public meeting in Toronto, but on June 7th you sent a letter indicating that the meeting would need to be confidential. Now you have withdrawn your offer to meet privately with the Committee.

The Committee is continuing its examination of security operations at airports and will be calling a number of witnesses to testify. As mentioned earlier, your letter will be considered by the committee at its next meeting.

Yours sincerely,

Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

September 3, 2002

Ms Barbara Reynolds
Committee Clerk

Dear Ms Reynolds:

I refer to your letter dated August 21, 2002 written in response to my letter of August 20, 2002. While the issues I raised in that letter stand, I would like to clarify our response to your requests.

On my direction, on June 4, 2002 Ms Lorrie McKee contacted you to indicate that the greater Toronto Airports Authority (GTAA) was not prepared to discuss security issues with the Senate Committee on National Security and Defence at a fact-finding meeting, open to the media, which was scheduled to be held in Toronto on June 24th. It was also stated that the GTAA understood that Senate Committees had the authority to require witnesses to appear at formal hearings, but that the meeting in question was not a formal hearing of the committee, rather it was a fact-finding session.

On receipt of your letter of June 4th, I repeated this position as set out in my August 20th letter that I was not prepared to meet the Committee to discuss security issues in public, but that I was willing to meet on a confidential basis. The subsequent actions and statements by Senator Kenny led me to withdraw this offer.

I trust this clarifies our position.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

LEGAL OPINIONS PROVIDED TO THE COMMITTEE

Mr. Mark Audcent, Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel, and Mr. John Nelligan, Q.C., LSM, Senior Partner, Nelligan O'Brien Payne, appeared as witnesses on December 2, 2002 to discuss the obligations of persons to appear before Senate committees. Details of this testimony can be found in Issue 5 of the *Committee Proceedings*. These are posted on the Committee's website: www.sen-sec.ca.

Executive summary of the legal opinion provided by the Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel

To:	The Honourable Colin Kenny, Chair Standing Senate Committee on National Security and Defence
From:	Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel
Re:	Obligations of Witnesses in the Context of Aviation Security
Date:	November 1, 2002

In the context of the general obligation of witnesses to testify before parliamentary committees that require their testimony, you asked me to consider the impediments if any imposed by the law referred to in the letter of August 20, 2002, addressed to you by Mr.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Louis A. Turpen, President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airports Authority.

As impediments to testifying, Mr. Turpen invokes section 4.8 of the *Aeronautics Act*, section 32 of the *Canadian Air Transport Security Act* and sections 38.01 and 38.02 of the *Canada Evidence Act*. He also invokes the *Canadian Aviation Security Regulations*, SOR/2000-111, made under the authority of the *Aeronautics Act*.

I examined the constitutional context and the authorities invoked and have concluded that none of the legislation invoked by Mr. Turpen would be grounds for him to refuse to appear before a parliamentary committee or to refuse to answer a question in committee proceedings. If summoned, his legal obligation is to appear. If ordered to answer, his legal obligation is to answer. To fail to appear or answer would be a contempt of Parliament.

Mr. Turpen, the Attorney General and the Minister of Transport may wish to consult with each other before Mr. Turpen appears, but the Committee is under no legal obligation to obtain the approval of either Minister or to see that its witnesses have done so. Nor do the Ministers have the power to excuse the witness from testifying. Should the Committee seek information from Mr. Turpen the disclosure of which would be protected in a forum other than Parliament on the grounds that it is sensitive or potentially injurious, Mr. Turpen is entitled to draw that fact to the Committee's attention and to seek to be excused from answering the particular question on those grounds. The Committee could either excuse Mr. Turpen from answering, arrange to receive the information *in camera* or order Mr. Turpen to answer in a public hearing. Mr. Turpen will enjoy absolute privilege for anything he says in the course of the committee proceedings, and cannot therefore be questioned concerning his testimony in any court or place outside of Parliament.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Extract from letters providing a legal opinion from Mr. John Nelligan, Q.C., LSM, Senior Partner, Nelligan O'Brien Payne:

"I am in complete accord with your opinion with regard to the power of the Standing Senate Committee on National Security and Defence to summon Mr. Turpen or any other person who has information to provide with regard to airport security."

"I note that Mr. Turpen's letter, while generally censorious regarding the release of information which in his opinion should not be released, does not indicate any particular matter which fell within the strictures described in the statutes he refers to."

"I agree with you that the authorities are clear that the Standing Senate Committee on National Security and Defence has a clear and unfettered authority to summon Mr. Turpen or any other interested party and require them to answer any questions relevant to the subject matter of the Inquiry. Any failure to appear would be subject to the sanctions outlined in your report to Senator Kenny. Mr. Turpen may be able to withdraw an offer to meet privately with the Committee but he cannot refuse to attend when served with a summons to that effect."

"The concerns which Mr. Turpen has raised in his letter are matters which might be appropriately raised by him when he appears before the Committee, when the Committee may well decide to take one of the steps that you have outlined to preserve the confidentiality of any sensitive material."

"Mr. Turpen cites various statutory provisions which he suggests are bars to investigation by the Committee. The authorities cited in your report make it clear that no such bars are applicable."

PEEL REGIONAL POLICE SERVICE

Peel Regional Police, after several invitations, also failed to accept the Committee's invitation to appear after initially indicating they could be available.

The Committee notes that it is unacceptable for any Police Service to shirk its responsibility to appear before Parliament and testify honestly without fear or favour.

Notwithstanding its contractual relationship with Mr. Turpen and the Toronto Airport Authority, its failure to appear did nothing to enhance its reputation or of that of its Chief Constable.

EXHIBITS

Exhibit #1:	Material provided by Transport Canada *(December 10, 2001, Issue no. 9)*
Exhibit #2:	Material provided by Vancouver International Airport *(December 10, 2001, Issue no. 9)*
Exhibit #3:	Material provided by RCMP *(December 10, 2001, Issue no. 9)*
Exhibit #4:	Material provided by Canada Immigration *(December 10, 2001, Issue no. 9)*
Exhibit #5:	Material provided by Canada Customs *(December 10, 2001, Issue no. 9)*
Exhibit #6:	Air Line Pilots Association, International, statement prepared by Captain Kent Hardisty and read by Mr. Art Laflamme *(August 14, 2002, Issue no. 19)*
Exhibit #7:	Documents prepared by Canada Post *(August 15, 2002, Issue no. 20)*
Exhibit #8:	"Airline Security – A Security Professional's View" by Chuck Wilmink *(November 4, 2002, Issue no. 1)*
Exhibit #9:	"Air Canada Pilot's Association (ACPA) Opening Statement" by Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association *(November 4, 2002, Issue no. 1)*

Exhibit #10:	"Air Canada Pilot's Association Security Committee" by First Officer Russ Cooper, Co-Chair *(November 4, 2002, Issue no. 1)*
Exhibit #11:	United States Media – Canadian Media – October 2002 – Prepared by the Parliamentary Research Branch
Exhibit #12:	Letters and material from: (a) Serge Charette, Customs Excise Union dated June 28, 2002 to Barbara Reynolds; (b) Letter from Tara Hall, Canada Customs and Revenue Agency dated October 31, 2002; (c) Letter from Barbara Reynolds to Serge Charette, dated October 31, 2002, re: CCRA Protocol Document – Student Customs Officer – Letter
Exhibit #13:	"CUPE's Comments on Aviation and Security" by Richard Balnis, CUPE Research and France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division of CUPE *(November 18, 2002, Issue no. 3)*
Exhibit #14:	"Air Travel Security" by Sheila Fraser, Auditor General of Canada *(November 18, 2002, Issue no. 3)*
Exhibit #15:	Remarks by Mr. Jacques Duchesneau, Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority *(November 25, 2002, Issue no. 4)*
Exhibit #16:	"Brief to the Senate Committee on Terrorism" by Peter St. John *(November 25, 2002, Issue no. 4)*

Exhibit #17:	"Opening Remarks"by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada *(November 27, 2002, Issue no. 4)*
Exhibit #18:	"Response to Questions Raised at the Meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence (November 27, 2002)" by the Department of Transport Canada *(December 2, 2002, Issue no. 5)*
Exhibit #19:	"Opening Address" by Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, RCMP *(December 2, 2002, Issue no. 5)*
Exhibit #20:	"Opening Remarks" by The Honourable David Collenette, Minister of Transport *(December 2, 2002, Issue no. 5)*
Exhibit #21:	"Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence", by Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel *(December 2, 2002, Issue no. 5)*

STATISTICS

Number of Persons Whom The Committee Met	**68**
Number of Hours	**63.9**
Media Coverage - Print October 2001 – November 2002 Provided by Senate Communications Directorate. Letters to editor are excluded	**627**
Media Coverage – Print and Electronic September 2001 – November 2002 Compiled by Senate Committee on National Security and Defence	**1206**
Hits on Committee website by users outside Parliament January to November 2002 Provided by Senate Information Management Division	**41,175**

APPENDIX IX
STATISTICS

Previous Reports	February 2002
Canadian Security and Military Preparedness	
Defence of North America: A Canadian Responsibility	September 2002
For an Extra $130 Bucks .... Update on Canada's Military Financial Crises: A View from the Bottom Up	November 2002

MEDIA ACTIVITIES

Veronica Morris

Ms. Morris assumed responsibility for media relations with the Standing Senate Committee on National Security and Defence in June of 2001.

Ms. Morris deals with all day to day media inquiries, prepares press releases, logs media coverage, and acts as a liaison for the media during committee trips.

Prior to joining the Committee she worked as a special assistant to the Honourable Colin Kenny. Ms. Morris was educated at Carleton University.

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

Meetings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence are open to members of the media. Exceptions include when the Committee is drafting reports, dealing with personnel matters, or when a host specifically requests proceedings be held *in camera*.

When in Ottawa, Committee hearings are televised on the Cable Public Affairs Channel (CPAC); on the Senate Internet site (audio and video); the Parliamentary TV Network; and the Senate audio network, frequencies

(MHz): Floor: 94.7, English: 95.5, French: 95.1.

APPENDIX X
MEDIA ACTIVITIES

Those interested in the Committee's activities can subscribe to a mailing list that provides advance notice of meeting times, locations, and witnesses.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

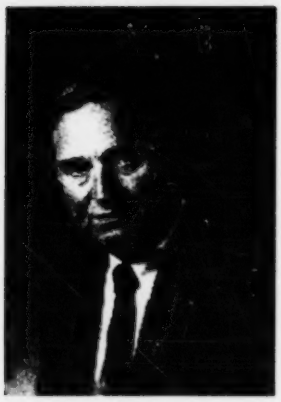
http://sen-sec.ca

Questions can be directed to:
Toll free: 1-800-267-7362

Or via email:
The Committee Clerk: defence@sen.parl.gc.ca
The Committee Chair: kennyco@sen.parl.gc.ca

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old "alma mater".)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980's.

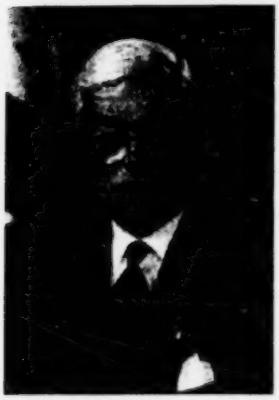
Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children's Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, Deputy Chair of Internal Economy, Budgets and Administration, as well as a member of both the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.



The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers, and an international standard-bearer for Canadian culture.

From 1968-83, he was the host of The Tommy Banks Show. A Gemini Award-winning variety television performer, he is today the owner of Tommy Banks Music Ltd.

A Juno Award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as Conductor or Music Director for such signature events as: The Royal Command Performance (1978); The Commonwealth Games (1978); the World University Games (1983); and the Opening Ceremonies for EXPO '86 and the XVth Olympic Winter Games (1988). He has also served as a guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and in the United States.

As founding Chairman of the Alberta Foundation for the Performing Arts, Senator Banks has worked tirelessly to ensure that other promising musicians and performers receive the exposure they deserve right across the country.

In 1979,Senator Banks received an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwan College. That same year, he received the Juno Award and the Grand Prix du Disque-Canada. In 1987, he received an Honourary Doctor of Laws from the University of Alberta. In 1990, he received the Sir Frederick Haultain Prize.

In 1991, Senator Banks was made an Officer of the Order of Canada, and in 1993, he was awarded the Alberta Order of Excellence.

On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues. The Task Force which examined ways to strengthen quality of life in our large urban centres reported in November 2002.

In addition to serving on the Committee on National Security and Defence, he is Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The Honourable JANE CORDY, Senator

An accomplished educator, Jane Cordy also has an extensive record of community involvement.

Senator Cordy earned a Teaching Certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount Saint Vincent University.

In 1970, she began her teaching career, which has included stints with the Sydney School Board, the Halifax County School Board, the New Glasgow School Board, and the Halifax Regional School Board.

Senator Cordy has also served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada.

Senator Cordy has also given generously of her time to numerous voluntary organizations. She has been a Board Member of Phoenix House, a shelter for homeless youth; a Member of the Judging Committee for the Dartmouth Book Awards (1993-95 --1999-2000); Member of the Strategic Planning Committee of Colby Village Elementary School; and, a Religious Education Program Volunteer and Lector with Dartmouth's St. Clement's Church.

Senator Cordy is a native of Sydney, Nova Scotia.

Current Member of the following Senate committee(s):
National Security and Defence
Social Affairs, Science and Technology

The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; and, the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Transport and Communications. He is Deputy Chair of the National Finance as well as the Subcommittee on Veterans Affairs. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations, including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy

Renauld in Ottawa, and Donald F. Sim in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day currently chairs the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held volunteer positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military College Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall.

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL, Senator

The Honourable J. Michael Forrestall was born at Deep Brook, Nova Scotia on September 23, 1932. After an early career as a journalist with the Chronicle Herald and airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in the General Election of 1965.

The Honourable J. Michael Forrestall was subsequently re-elected to the House of Commons in 1968, 1972, 1974, 1979, 1980, and 1984. He first became Official Opposition Defence Critic in 1966, and challenged the government of Prime Minister Pearson on the Unification of the Canadian Forces. Senator Forrestall subsequently served as Defence Critic from 1966-1979 and served over that period of time as a member of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

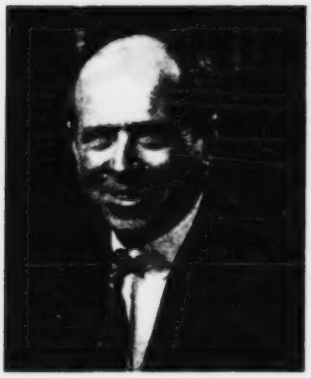
From 1979-1984, the Honourable J. Michael Forrestall served as a member or alternate to the North Atlantic Assembly. During that period of time he also served as General Rapporteur of the North Atlantic Assembly's Military Committee and presented the committee report entitled *Alliance Security in the 1980's*. In November of 1984, Senator Forrestall led the Canadian delegation to the 30th Annual Session of the North Atlantic Assembly.

In 1984, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and in 1986, the Minister of Regional Industrial Expansion and the Minister of State for Science and Technology. He was a candidate in the 1988 General Election and defeated. In 1989, Senator Forrestall was appointed to

the Board of Directors of Marine Atlantic, and then in 1990, appointed to the Veterans Appeal Board.

On September 27, 1990, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed to the Senate of Canada. From 1993-1994 he was a member of the Joint Parliamentary Committee on Canada's Defence Policy and serves to this day as Defence critic in the Senate. Senator Forrestall is currently Deputy Chair of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, and a member of the Joint Committee on the Library of Parliament Economy. The Honourable J. Michael Forrestall has, in the past, served as a member of the Senate Special Committee on the Canadian Airborne Regiment in Somalia, Senate Standing Committee on Foreign Affairs, Senate Sub-Committee on Veterans Affairs and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

The Honourable J. Michael Forrestall is currently a member of the NATO Parliamentary Association, Inter-Parliamentary Union, Commonwealth Parliamentary Association, Canada-U.S. Inter-Parliamentary Group and the Royal Canadian Legion.



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca Website: http://sen.parl.gc.ca/ckenny

The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN, Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Deutsche Bank Canada, Paribas Participations Limited, AMJ Campbell Inc., J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's record of community service includes the Salvation Army, Stratford Festival, Toronto and Western Hospital, Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, T.R. Meighen Foundation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management, Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three children.

The Honourable DAVID P. SMITH, P.C., Senator

In addition to being a most able and respected lawyer, the Honourable David Smith has a distinguished record of public service.

Senator Smith earned a B.A. in Political Science from Carleton University in 1964 and an LL.B from Queen's University in 1970. He was called to the Bar in Ontario in 1972. During a very distinguished career, Senator Smith has become a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law.

At the time of this appointment, Senator Smith was Chairman and Partner of Fraser Milner Casgrain LLP, one of Canada's oldest and largest law firms. In 1998, with the formation of Fraser Milner, Senator Smith was named the firm's first Chairman. Previously, Senator Smith was Chairman of Fraser & Beatty.

From 1980-84 Senator Smith sat in the House of Commons as Member of Parliament for the riding of Don Valley East where he also served as Minister of State (Small Business and Tourism). In 1972, he was elected to Toronto City Council. After his re-election in 1974, he was appointed to the Executive Committee of the City of Toronto and Metro Toronto Council. He was re-elected again in 1976 and was subsequently appointed President of Toronto City Council and Deputy Mayor of Toronto.

Senator Smith became very active in the Liberal party in the 1960's and held such positions as National President of the Young Liberals, Executive Assistant to Keith Davey who was national director, and

executive assistant to the Hon. Walter Gordon and the Hon. John Turner.

Senator Smith has lent his time to numerous voluntary and philanthropic organizations. He has sat on the Board of Governors of Exhibition Place, as well as on the boards of the Salvation Army, Toronto General Hospital, Mount Sinai Hospital and George Brown College. He has served as Chairman of the Retinitis Pigmentosa Foundation and as Vice Chairman of the O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Senator Smith and his wife, Heather, have raised three children: Alexander, Kathleen and Laura. He is 61 years of age.

Current Member of the following Senate committee(s): Legal and Constitutional Affairs; National Security and Defence and Rules, Procedures and the Rights of Parliament

The Honourable JOHN (JACK) WIEBE, Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-86 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association. He is currently the Saskatchewan Chairman of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have four grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

Agriculture and Forestry, Deputy Chair; National Security and Defence; Subcommittee on Veterans Affairs; Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT

JOHN CHRISTOPHER

John Christopher has worked with Canadian parliamentarians for 30 years as a Research Officer with the Library of Parliament. Trained as an urban and transportation planner, he has assisted committees involved in transportation, including transportation security and safety. As part of his responsibilities he organized fact-finding trips for committees within Canada and to the United States, Europe, Australia and New Zealand.

In a recent assignment he acted as an advisor on security issues to the Canada – United States Inter –Parliamentary Group at its meetings in Newport, Rhode Island this past May.

He has authored numerous reports and papers dealing with all modes of transportation including: aviation restructuring; trucking safety; passenger rail; a national marine strategy and aviation security issues.

Chief Warrant Officer J.J.L.M. Dessureault, OMM, CD

Canadian Forces
Chief Warrant Officer

Chief Warrant Officer Dessureault was born on 2 November 1945 in Shawinigan, Quebec. He enrolled in the Canadian Army on 26 March 1964 and completed his training at the Royal 22e Regiment depot at Valcartier, Quebec. In September of that year, he was posted to the 2nd Battalion Royal 22e Régiment, then stationed at Valcartier.

In July 1965, he accompanied the unit to Werl in Northern Germany for a period of four years. Upon his return to Canada in November 1969, he held a variety of positions within the 3rd Battalion until June 1971, date where he rejoined the 1st Battalion, which had been transferred to Lahr in Southern Germany. In April 1972 he was promoted to Master-Corporal.

In August 1974, following his return to Canada, he was promoted to the rank of Sergeant, initially acting as section commander and then as platoon Second in Command for the 3rd Battalion at Valcartier. In August 1976 he is affected to the 1st Battalion for a duration of five years. He was promoted twice during that posting.

In June 1983, he returned to Canada to assume the duties of Master Warrant Officer of the military drill training section at the Collège militaire royal de Saint-Jean, Quebec. In June 1986,

he was appointed to a position of company Sergeant-Major at the 2nd Battalion. He accompanied the unit to Cyprus in February 1987. During this tour of duty, he was promoted to the rank of Chief Warrant Officer and, in June 1987, was posted to Headquarters "Secteur de l'Est" in Montreal.

In June 1990, following his three-year posting, he was assigned the position of Regimental Sergeant-Major of the 1st Battalion Royal 22e Régiment. On 8 April 1992, he accompanied this unit to the former Yugoslavia as part of a United Nations peacekeeping mission. He was therefore the first Regimental Sergeant-Major to be deployed with a battle group since Korea. When he returned to Canada in June 1993, he was assigned the duties of Chief Warrant Officer Land Force Quebec Area. On 20 June 1996, he is nominated Chief Warrant Officer of the Land Force Command. He is the Canadian Forces Chief Warrant Officer since 15 June 1999 until retirement the 31 July 2001.

November 1994, he was decorated Member of the Order of Military Merit and promoted to the rank of Officer of Military Merit in January 2000

Chief Warrant Officer Dessureault is married to Marianne Claassen, who is originally from the Netherlands; they have one daughter, Désirée.

PAUL S. DINGLEDINE

Mr. Dingledine was born in 1946 in Hamilton Ontario and grew up in the nearby town of Burlington. He received a BA in Economics and an MBA from McMaster University, graduating in 1969.

After spending a year as an Industrial Relations Officer on Merseyside in the U.K., Mr. Dingledine joined the Canadian Foreign Service as a Trade Commissioner in 1970. For the next decade he accepted three successive assignments in the Canadian High Commissions/Embassies in Trinidad, Israel and India, and held a number of positions for the Canadian Government Trade Commissioner Service in Ottawa.

In 1981 he was posted as Consul to the Canadian Consulate General in Hamburg. He was reassigned to Ottawa in 1983 to be the senior assistant to the Minister of International Trade in the Department of External Affairs. In 1986, Mr. Dingledine became the Director for Trade and Economic Relations for the Middle East.

With the development of the Gulf Crisis of 1990, Mr. Dingledine joined the Gulf Task Force in the period leading up to war. He was appointed Ambassador to Tehran, Iran in November 1990, reopening the embassy that had been closed nine years earlier during the Iranian hostage crisis.

After completing his assignment in Tehran in July of 1993, Mr. Dingledine became an International Fellow in the Centre for International Affairs at Harvard University in Cambridge, Massachusetts. While there he lectured and wrote about Middle East affairs, with a focus on modern Iran.

Mr. Dingledine returned to Ottawa in 1994 as Director General, U.S. Relations in the Department of Foreign Affairs and International Trade, where he was responsible for non-trade issues between Canada and the United States. In 1996 he was appointed Director General, Middle East and North Africa. His responsibilities included the management of Middle Eastern issues for the Department and the operations and management of Canada's embassies and consulates in the region.

Mr. Dingledine became Director General, Security and Intelligence for the Department in the autumn of 1999. He was in charge of Departmental security in Canada and in Canadian Government embassies and consulates around the world, and was also responsible for the Department's use and collection of foreign intelligence. As Canada's senior representative for international counter-terrorism activities in international meetings, including the G8, he oversaw Canada's international response to the terrorist actions of September 11, 2001.

Mr. Dingledine retired from the Department in August 2002.

MAJOR-GENERAL (Ret'd) G. Keith MCDONALD

Mgen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

He instructed on T-33 aircraft at Canadian Forces Base, Moose Jaw Saskatchewan. In 1970, he was posted to RMC as a Squadron Commander and later the Assistant Director of Cadets. 1973 saw MGen McDonald return to the cockpit training on the CF-5 and CF104 aircraft. He was posted to 439 Squadron at CFB Baden-Soellingen in 1974 flying the CF104 in the ground attack role. Promoted to Major in 1977, MGen McDonald became the Group Tactical Evaluation Officer in 1978.

In 1980, MGen McDonald attended the Royal Air Force Staff College at Bracknell in England. Promoted to Lieutenant-Colonel in January 1981, he returned to National Defence Headquarters responsible for CF-18 operational planning and CF-18 equipment purchases. In 1982, he moved to the CF-18 Project Management Office as the Operational Requirements Manager.

MGen McDonald completed CF-18 Training at CFB Cold Lake, prior to returning to CFB Baden-Soellingen in 1985 as the first CF-18 Squadron Commander of 439(Tiger) Squadron. In July 1987, he was promoted to Colonel and posted to NDHQ as Director Professional Education and Development. In July 1989, MGen McDonald assumed command of CFB and #4 Wing Baden-Soellingen. During his tenure as Base/Wing Commander he oversaw the mounting of the CF18 air task group to the Persian Gulf War and set in motion the closure of Baden. In 1992, he returned to NDHQ as Special Assistant to the

ADM(Per) and in July 1993 assumed the newly created position which combined the SA/VCDS and the Director of the NDHQ Secretariat.

In June 94, General McDonald was promoted to Brigadier General and assumed the duties of Director General Aerospace Development at NDHQ. He was promoted to Major General in 1996, assuming the position of director of combat operations, Headquarters North American Aerospace Defense Command at Colorado Springs, USA. He held that position until his retirement from the Canadian Forces in 1998 after 37 years in the Canadian Forces.

Gen McDonald has accumulated over 4000 hours of pilot in command flying time, primarily in the CF18, CF104, CF5 and T-33. Professional education includes a Bachelors degree in Politics and Economics, staff school, the RAF Staff College, Post Graduate Courses in Business at Queens University, the National Security studies course, and numerous project management courses.

After leaving the military in 1998, Gen McDonald served a period of "conflict of interest" prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. In 2002, he left BMCI to set up his own consulting business, KM Aerospace Consulting.

Gen McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

GRANT PURVES

A senior research officer, Mr. Purves joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in 1974. Since then he has helped a number of Parliamentary committees prepare major studies. He was assigned to the Senate Committee on National Security and Defence in 2001. Mr. Purves has a strong academic background in military and East European history.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 28 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled Obstacles.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

SENATE OF CANADA

National Security and Defence, Standing Senate Committee

2nd Session, 37th Parliament, 2002-03

INDEX

The Myth of Security at Canada's Airports
January 2003

Air Canada
Airport policing, p:104-5
Airside workers, contents of packsacks, tool kits, lunch boxes, knowledge, p:61
Cockpit doors, double, testing, p:31
Flight crew training, no changes in ten years, p:17
Mail and parcels, screening, p:44,51,111
Witnesses refusing to answer questions, p:139

Air Canada Pilots Association
Airport governance, p:111-2,114,124
Airport policing, p:100-1
Cockpit doors, double, p:32-3
Hijacking, policy towards, p:20
Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:20

Air marshal
See
Aircraft Protection Officer

Aircraft
Cockpit door
Double door, requirement, p:30-4,35,144
El Al aircraft, Israel, two-door system, p:33
Fortified lockable, controlled by pilots from their seats, p:31
Kevlar doors, p:34
Metal curtain, steel bars, p:32
Number of openings during average flight, p:31
Reinforced, CATSA budget, p:30
Explosive decompression, p:34
Pilots having weapons, p:34,35,144
Private aircraft, corporate jets, charters, and their passengers
Lack of security requirements, p:10
No screening of passengers and carry-on luggage, p:80
Small and big aircraft, p:80
Shoulder-launched surface-to-air missiles
Anti-missile protective devices for aircraft flying to high-risk destinations, p:95,147
Counter-measures to deflect, cost, p:93
Threat, p:93
Sweeping, DCA flights, p:72-3
Video cameras in passenger cabin, p:31

Aircraft Protection Officer (APO) (Air marshal)
Armed officer on board
Department, agency or force in charge of aircraft, p:121
Role of flight crew, information, p:11,17-20,27-30,35,144
Identifying to captain before the flight, p:19
Identity known, position of RCMP, p:27-30
Interventions, conditions, instructions, p:27-30,35,144

Airline Pilots Association International (ALPA)
Cockpit doors, double, p:33-4
Mail and parcels, screening, p:50
Pass system, p:69-71
Pilots and flight attendants, protocols, procedures and training, p:19

Airport governance
"Alphonse-and-Gaston" relationship, p:109
Authority over air travel, wide and vague, p:109
Good security is good business, p:116
Jurisdictions and mandates among agencies, police forces and airport authorities, p:109
Local airport authorities
Economic initiative, p:111
Guidelines and directives, issued by Transport Department, p:111
Model, dysfunctional since September 11, 2001 return to old model, p:111-2
Money to be made, p:112
Responsibility devolved from Transport Department, p:111
People responsible, mandate, authority, will to create and implement policy, p:109
Private operators
Audits by Transport Department, p:115
Behaviour, control, p:115
Documents of entitlement or certification, p:115
Penalties, administrative and monetary, p:115
Records, keeping, p:115

Public and private sectors, roles, p:109,111

Airport policing
Air Canada, cooperation with police, undercover person, p:104-5
Committee, concerns, p:97-9
Confusing matrix of jurisdictions, priorities and egos, consequences, p:102
Contracted security personnel, role, p:97,102,106,147
Emergency relating to security
Cooperation and coordination between force, p:97-8
Force in charge, p:97
International airports, other airports, requirements, p:103
Local police forces, role, criminal investigations, p:97,101,107,147
National security police force
Better coordination, p:100-1
End to jurisdiction disputes, p:100
National body versus local/regional forces, p:100
National standards, p:100-1
Need for, p:100-2
RCMP, designation, under contract to CATSA, result, p:100-2,107, 147
Standardized security training, p:100-1
Oversight board or group of people, setting national standards and seeing to enforcement, p:98-9
Pearson Airport, situation
Agencies, number, responsibilities, p:98,103,121
Empire building element, p:103
Improved technical efficiencies, p:99
Intelligence information, sharing, p:103
Joint investigative unit, p:103
Multi-functional teams, p:99
Officers, number, decline, p:99,132
Passenger volume, increase, p:99
Provinces where RCMP is provincial police force, other provinces, p:97
Training standards and procedures, enhanced, development by
Transport Department, p:101
Types of policing necessary, p:101
Understaffed police forces, p:97

Airport security
Air travel security measures, designing and implementing to provide transparency and financial accountability to public, p:141,149
Airport tarmacs
Inadequate security boundaries, p:10
Periphery access, same security standards as applied within the terminal, p:83
Areas of security
Airport site, airport authority responsible, p:121-2
Passenger screening area, air carriers and CATSA responsible, p:121-2
Breaches and weaknesses, making public
Canadians' right to know versus national security, p:10-4,137-40,141, 150
Encouragement to terrorists, p:11,139
Businesses located outside airport grounds, access to aircraft, p:78
Central agency responsible for all security issues, p:122-4
Committee hearings, results, p:13-4
Current status, not very good, p:5,53
Electronic and biometric safeguards, p:15
Five-year air security initiative, funding
Forced investment, p:8
$24 round trip fee, p:7,8,41
Value for money, p:8
Front door secured, side and back doors wide open, p:9,60-2,83
Gaps behind the scene, p:9-11
Hat pins, nail clippers, Remembrance Day poppies, confiscating, p:5,7, 39,62
Hijacking, policy towards, compliance or non-compliance, p:19-21
Improvements, reforms needed, urgency, p:8-9,14
Lax security, good for terrorists, p:60
Legislation, provisions, lack of centralized control, p:111-2
New measures, results
Air travel more secure, p:8
Federal government, determination to make airports and aircraft safer, p:7
Gestures, more symbolic than useful, p:7
Tougher scrutiny at check-in and security counters, longer line-ups, p:6,7
Metal forks and plastic knives, p:7
Metal knives, returned to service, p:7
Opening questions, insistent, abandoned p:6,7
Passengers and belongings, scrutinizing, airline employees more zealous, p:6
Passengers on tour groups, p:7
People responsible, mandate, authority, will to create and implement policy, p:109
Perimeter and non-terminal security
Current standards and practices, re-assessment, p:89
Missile launchers, shoulder-held, threat, p:93
Monitoring system (cameras) to track vehicles, p:89
Security pass system, p:89
Serious lapses, p:89
Spectators and vehicles allowed at both ends of runway, p:93
Visual screening, p:89
Physical search of everyone and every vehicle entering or exiting restricted areas, p:77,91,146
Pilot uniforms and credentials, stolen, p:70
Private aircraft, corporate jets, charters, and their passengers
Lack of security requirements, p:10
No screening of passengers and carry-on luggage, p:80
Small and big aircraft, p:80
Public accountability, p:113-4
September 11, 2001 attacks
Canadian airports and flights, response, predictable, p:6
New era of vigilance in air travel industry, p:6,17,37
Result of lack of security at American airports, p:6
Target of assaults, still possible, p:6,37
Technology, over-dependence, false sense of confidence, p:15,59

Terrorist attacks
From beyond the perimeter of the airport, p:93,95
From the outskirts of airport, p:77-92
Transparency, need for, p:137-40,141,149
Turf wars, internal, p:21,120-4
Divided responsibility, danger, p:121-3

Airport workers
Airside workers, accessing aircraft
Background checks, affront to workers' dignity, p:61
Background security checks, p:10,57-8
Baggage loader, p:58
Balance between respect and good judgement, p:62
Box cutters, p:58
Number, p:59
Packsacks, tool kits, lunch boxes, contents, knowledge, p:61
Searches, p:10,57,62,113
Term and contract workers, security control, lax, p:60
Tools of their trade, p:58
Unions opposed to tough controls, p:60
Corrupted, threat, p:15
Legitimate, part of solution to security, p:15,59
Maintenance workers, training in the recognition of potentially dangerous persons, objects or substances
Lack of plan, p:11,23
Responsibility of air carriers, p:16,25,143
Transport Department, requirements, p:25,143
Organized crime
Infiltration, purpose, success, p:37-8,59,68,71,100,102
Internal conspiracy, coercion, intimidation, potential, p:59-60
Lax security, best interest, p:60
Toronto airport community, possible number recruited, p:59-60
Outside workers accessing aircraft or delivering un-searched packages, inadequate searches, p:10
Passenger screeners at security counters
Contracted by airlines, p:15
New training, priority of CATSA, p:16
Under-trained, underpaid, long shifts, p:15-6
Wage increases, p:16
Relationship of trust, p:13,57,62
Workers in buildings next to airports with access to vulnerable areas at airports, lack of security background checks, p:10
See also
Pass system; Security checks

Atkins, Hon. Norman K.
Baggage, checked, p:38
Pilots having weapons, p:34

Auditor General of Canada
Immigration and customs officers, training, recommendation, p:17,25, 143
Security expenditures
Balance with revenues, examination, statements required from CRF and CATSA, p:127-8
Financial regimes of CATSA and airport authorities, concerns, p:127, 130-1
Government and airport authorities, audits, p:125,127,148
Local airport authorities
Leases with Transport Department, Right of Department to audit, p:130-2
Legislation, introduction to allow auditing, p:135,149
No right to audit, p:130

Aviation Company Owner
Airport governance, p:112
Airport security, hat pins, nail clippers, p:5
Cockpit doors, Kevlar, p:34
Explosive decompression, p:34

Aviation Security Advisory Committee
Airport policing, p:101
Perimeter and non-terminal security, current standards and practices, re-assessment, p:89

Baggage, checked
Electronic screening equipment, sophisticated, installed at Vancouver International Airport and some other places, p:37,40
Intermittent screening when suspicion, p:37
Likely target for terrorists, p:37
Means of screening, various
Dogs, p:40,49
Electronic equipment, p:40
Explosive vapour detection machines, p:40,49-51
Cost to industry, p:40
Reliability, "false positives", p:40,51
Human beings, limitations, p:40
Multi-layered approach, implementation by CATSA, p:40-1,55,144
Random and targeted screening by dedicated and trained personnel, p:55,144
X-ray machines, p:40,49
100% screening for explosives
Canadian deadline, behind American deadline, p:41-3
Deadline set by International Civil Aviation Organization, p:41
Equipment needed
Availability, funding, p:42
Installing, logistical problems, p:42
United States, deadline, p:41-3
Organized crime, infiltration, success, p:37-8
Pulled off if passenger not on plane, p:39
Screening, almost non-existent, urgency to improve, p:37-41,49-50
Volume to process, resource- and time-consuming, p:39,51

Baker, Mike, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority
CATSA, role, mandate, funding, p:118

Balnis, Richard, Senior Research Officer, Canadian Union of Public Employees
Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, position, p:29-30
Pass system, p:72
Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:21,120
Training standards, development, turf war, p:120

Banks, Hon. Tommy
Airport policing, p:104
Baggage, checked, p:49-50
Flight attendants, training, p:22-3

Buildings adjacent to airport property
Adjacent to ramps, runways, taxiways, p:77-80
Direct access to ramps, aircraft, p:77-80
Employees not screened or badged, no security credentials, p:77-80
Guarded gates, p:82
Inadequate security boundaries, p:10
Kilo Taxiway, Pearson International, guarded gate, p:82
Lack of security, greater risk, p:83
Little formal process to control access to airside, p:80
Occupants, businesses, p:77-80
Periphery access, same security standards as applied within the terminal, p:83
Security measures
Implemented by airport authorities, p:81
Monitoring by Transport Department, inspection of records, p:81
Permits issued for vehicles, p:81
Unguarded gates, doors and passageways, p:83
Vehicles and individuals flowing into ramp areas, nominally badged, unchecked, p:78

Canada Customs and Revenue Agency CCRA)
Customs officers
Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:17,25,143
Iris and thumb scans, investment, p:63,66
Private aircraft, notice of arrivals, p:84

Canada Post Corporation
Mail and parcels, screening, responsibility
Reliance on passenger planes to deliver, p:47
Technology, availability, p:47
Visual, p:43-8,54,109-11
Personnel, background checks, p:86-7

Canadian Air Transport Security Authority (CATSA)
Airport policing, funding, contracting RCMP, p:103,107,117-8,125 147,148
Challenges, p:119
Cockpit doors, reinforcing, budget, p:30
Creation, reason, p:113
Departure tax, spending, p:127,135,149
Expenditures, statement delineating, to Auditor General, p:129
Financial regime, concerns, p:127,129-30
Financial statements, details of spending on internal administration and airports, p:129,135,149
Funded through Consolidated Revenue Fund, p:128
Lines of authority, confusion with role of Transport Department, p:113-4,121-2
Mail and parcels, p:111
Monitoring and regulating by Transport Department, p:113-4,117-9
Multi-layer screening of checked baggage, mail and parcels, implementation, p:55,144
National passes for air crews, issuing, p:75,145
National standards, implementation, hiring employees rather than contracting, p:148
Non-profit Crown corporation, p:113
Pass system, p:68,75,113,119,145
Passenger screeners at security counters, training, wages, p:15-6
Passes with access to restricted areas at more than one airport, issuing, p:66,75,145
Random search of airline workers, p:14,113
Reporting to Parliament through the Minister of Transport, p:113
Role, mandate, responsibilities
Aircraft Protection Officers program, p:113,124
Announcement by Minister of Transport, p:14,113-6
Delivery of screening services at designated airports, p:113,125,148
Enhanced restricted area pass system, implementation, p:113,119, 125,148
Explosive detection equipment, acquisition, deployment and maintenance, p:113
Fulfilling, falling short, p:124
Funding and delivery agency for Transport Department, p:117
Intelligence investigation, risk assessment, p:118,125,148
Non-passengers entering restricted areas, random screening, p:113, 119,125,148
Passenger safety, p:117
Training for screeners, p:118,125,148
Screening of checked bags for explosives, deadline, funding, p:41-2
Security checks, improving lax system, p:14

Canadian Airports Council
Airport policing, p:103

Canadian Security and Intelligence Service (CSIS)
Security checks, known security risk, database, p:62,76,91,146

Canadian Union of Public Employees (CUPE)
Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, p:29-30
Cockpit doors, double, p:33
Flight attendants, manual, training needed, p:21-3,120
Pilots
Having weapons, p:34
Training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:21,120

Carry-on luggage
Screening, p:37

CATSA
See
Canadian Air Transport Security Authority

CCRA
See
Canadian Customs and Revenue Agency

Citizenship and Immigration Department
Immigration officers
Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:17,25,143

Collenette, Hon. David, Minister of Transport
CATSA, funding, p:128
Departure tax, p:128
Pass system, random checking, p:67-8
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:42

Consolidated Revenue Fund
CATSA, funding, p:128
Departure tax, security tax revenues, collecting, p:128

Cooper, Ross, First Officer, Security Committee, Air Canada Pilots Association
Hijacking, policy towards, p:20

Cordy, Hon. Jane
Airside workers, p:57
CATSA, p:119
Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:19

CRF
See
Consolidated Revenue Fund

CSIS
See
Canadian Security and Intelligence Service

Customs officers
Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:17,25,143

Day, Hon. Joseph A.
Private aircraft, p:85

Deemert, Rob, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers
DCA flights, sweeping of aircraft, p:72-3

Duchesneau, Jacques, President, Canadian Air Transport Security Authority
CATSA, role, mandate, funding, p:117-9,128
Pass system, p:68
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:42

Elliott, William, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Department
Airport governance, p:115-6
Airport policing, p:103
Baggage, checked, p:49-50
Cockpit doors, fortified lockable, p:31
Financial accountability, p:128
Flight crews, training, need to change and improve, p:23
Mail and parcels, screening, p:43,48,52-3
Pass system, p:65-7
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:42-3
Security checks, p:62
Training standards, development, turf war, p:21,120

Fernie, Iain, Regional Security Operations Manager, Air Canada
Airport policing, p:104-5
Airside workers, p:61
Mail and parcels, screening, p:44,52
Organized crime, infiltration of airports, p:71

Finance Department
Departure tax, security tax revenues
Collecting, p:129
Revenues collected and disbursed from CRF, statement, p:128

Financial accountability
Departure tax, $12
Amount, not enough, right or excessive, assessing, p:127-8
Consolidated Revenue Fund, deposit, p:128,129
Disposition, spending
Federal government, responsibility, p:129-30,135,149
Where, how much, public right to know, p:127,129,132-3,135,149
Incremental expenditures, covering, p:127-30
Security bureaucracy, p:127
Value for money, p:7,8,41
Revenues and expenditures, balance
Annual review, p:128
Auditor General, examination, statements required, p:128-30
Matching, information difficult to obtain, p:127-30
Security expenditures
Financial regimes of CATSA and airport authorities, concerns, p:127, 129-30
Government and airport authorities, audits by Auditor General, p:125, 127
Local airport authorities
Amount allocated, spending, control, p:127,130-3
Auditor General, no right to audit, legislation to allow, p:130,135,149
Transport Department, leases, right to audit, p:130-1

Fleshman, Larry, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada
Airside workers, p:61
Mail and parcels, screening, p:51
Organized crime, infiltration of airports, p:71

Flight crews (pilots and attendants)
Armed protection officers on board, inadequate briefing and training, role, p:11,17-20,27-30,35,144
Attendants, manual, training needed, p:21-3
National passes, issuing, p:75,145
Pilots having weapons, p:34,35,144
Training standards, delays, internal turf war, p:10,18,24,25,120,143
United States, comprehensive program or strategy, p:19

Forrestall, Hon. J. Michael
Airport policing, p:104
Baggage, checked, p:49
Mail and parcels, screening, p:53-4

Greater Toronto Airport Authority
Refusing to appear before Committee, p:11,133,137

Fraser, Sheila, Auditor General of Canada

Financial accountability, p:127-31
Immigration and customs officers, training, recommendation, p:17

Immigration officers
Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:16-7,21-4,25,101,143

International Association of Machinists and Aerospace Workers
Baggage, checked, p:38
Suspicious baggage and things, training to recognize, p:23
Unions opposed to tough security controls, p:60-1

International Civil Aviation Organization
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:41

Johnson, Don, President, Air Canada Pilots Association Airport governance, p:114
Airport policing, p:98
Cockpit doors, double, p:32-3
Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:20

Kavanagh, Paul, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Department
Airport governance, p:115
Airside workers, p:57-8,62
Buildings adjacent to airport property, p:81
Mail and parcels, screening, p:46
Mail carriers, freight forwarders, p:88
Pass system, p:64
Private aircraft, p:85

Kenny, Hon. Colin
Airport policing, p:104-5
Airside workers, p:57-8,61
Buildings adjacent to airport property, p:82
Cockpit doors, safety, p:33
Mail and parcels, screening, p:44-5,51-2
Mail carriers, freight forwarders, p:88
Organized crime, infiltration of airports, p:71
Pass system, p:72-3

Laflamme, Art, Senior Representative, Airline Pilots Association International
Cockpit doors, double, p:33-4
Mail and parcels, screening, p:50
Pass system, p:69-70
Pilots and flight attendants, protocols, procedures and training, p:19

Landry, Sam, Inspector, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police
Airport policing, p:98,99,121
Organized crime, infiltration of airports, p:59-60,68,100,102-3

LaPierre, Hon. Laurier L.
Pass system, p:69-70
Private aircraft, p:84

Lefebvre, Paul, President of Local Lodge 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers
Unions opposed to tough security controls, p:60-1

Lester B. Pearson International Airport, Toronto
Airport policing, p:97-100,103,121,133
Airport security, p:5,11-2,139
Baggage, checked, p:38-9
Buildings adjacent to airport property, p:77-80,82-3
Kilo Taxiway, Pearson International, guarded gate, p:82
Mail carriers, freight forwarders, p:87
Organized crime, p:59-60,68,99-100,102-3
Security checks, p:63

Loeppky, Garry, Deputy Commissioner, Operations, Royal Canadian Mounted Police
Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, p:28-9
Airport policing, p:28,99-100

Mail and parcels, cargo
Letters and packages from Canada Post and private courier companies
Employees, background checks, p:48
"Known shippers", security shortcuts, practice discontinued, p:48,55, 87,144-5
Obligation to screen, p:47
Threat to passenger flights, p:43,46,48
Waybill, simple signing sufficient to get package on plane, p:48
Placing on board a specific flight, first-duty shippage fee, p:52-3
Screening
Airlines, carriers, responsibility, p:9,44-6,109
Coming from small airports, p:55
Comprehensive, system, p:43,52
Lack of, area of concern, p:9,43-4,47-8,52-3,109
Mailbags x-rayed, percentage, p:51-2,110
Multi-layer, implementation by CATSA, p:55,144-5
Protocols, Transport Department, p:109-10
Random and targeted screening by dedicated and trained personnel, p:55,144-5
Random visual surveillance by postal employees, p:43-8,54,110
Responsibility, "Shell game", p:111-2
Technology, availability, p:47,111
Third party verification, p:46

Mail carriers, freight forwarders
Background checks
None required, p:87
Requiring, cost to companies, not the taxpayer or travelling public, p:88

McLeod, Dave, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers
Baggage, checked, p:38
Pass system, p:69
Suspicious baggage, training to recognize, p:22

Meighen, Hon. Michael A.
Cockpit doors, double, p:32
Mail and parcels, screening, p:46
Organized crime, infiltration of airports, p:71
Pass system, p:70-1,72

Milton, Robert, Chief Executive Officer, Air Canada
Airport policing, police infiltration, p:105

Minto, Shahid, Assistant Auditor General
Financial accountability, p:131-2

National Security and Defence, Standing Senate Committee
Airport security
Hearings, results, p:13-4
Hearings and inspections, p:8-9
Improvements needed, urgency, p:8-9
Recommendations, p:25,35,55,75-6,91-2,95,107,125,135,140-50
Witnesses
People appearing, gratitude, p:137,139
Persons responsible, maintaining appearances and defending system, p:137
Right to subpoena, p:139-40
Senior officials, refusing to answer questions or appear before Committee, p:137-40

Pass system
Airports issuing passes relating uniquely to their facilities, p:66,75,145-6
Airside workers, moving in and out of restricted areas
Background check, p:57-8
Electronic passes with biometric identifiers incorporated, p:66-7,70,75, 145
Haphazard examination of passes, p:10
Identification passes used, easy to replicate, p:63
Outmoded and insecure, p:10
Primitive and relaxed, p:63
Random versus full checking, rationale, cost-benefit analysis, p:67-73
Temporary workers, un-cleared, accompanied by cleared worker, p:63-4
Workers passing through without anyone paying attention, p:63
Automated fingerprint identification system, p:66
Employees leaving employment
Canada 3000 employees, missing passes, p:65
Required to turn in passes to employer, p:65
Enhanced restricted area pass system, implementation by CATSA, p:113
Forgery, p:63,64
Improvements, plans of Transport Department, p:65-6
Iris and thumb scans, implementation, p:63,66
Link to centralized database and to access control system at the airport, p:66-7,75,143
National, centralized system, national standards, national database, p:65-6,67,75,146
National passes for air crews, p:75
Passes checked
Against list of numbered passes that are defunct, p:65
Photo resemblance, p:65
Passes with access to restricted areas at more than one airport, p:66
Pilot uniforms and credentials, stolen, p:70

Pelletier, France, Flight Attendant, Legislative and Regulatory Affairs, Canadian Union of Public Employees
Airside workers, p:58
Cockpit doors, double, p:33
Flight attendants, manual, training needed, p:21-3
Pilots having weapons, p:33

Private aircraft, corporate jets, charters
Customs and Immigration officials, notice of private arrivals, p:83-5
Lack of security requirements, p:10
Large, fully fuelled, possible damage, p:83
Little supervision, p:83
Name of passengers, requirement, p:85
NAV Canada, air traffic control, role, p:83
No screening of passengers and carry-on luggage, p:80,85-6
Privileges, inconsistent with security, oversight, p:85-6
Search before departing and on arrival, p:86,91-2
Small and big aircraft, p:80
Telephone reporting centre, obligation to register arrival, p:83-4

Royal Canadian Mounted Police (RCMP)
Aircraft protection officer on board
Identity known to all crew, position, p:27-9
Interventions, conditions, instructions, p:27-30,35,144
Airport policing, responsibilities, p:97-102,107,121,125,147,148
Organized crime, infiltration of airports, p:59-60,68
Security checks, workers with criminal records or facing charges,
database, p:62,76,91,146

Security checks
Airside workers, accessing aircraft, p:10,57-8
Auditor General of Canada, role, p:76,91
Conducted once every five (three) years, p:62,63,76,91,146
Criminal records or facing charges, RCMP database, p:62,76,87,91,146
Domicile, employment and credit, Transport Department, p:62,76,91, 146
5-point background check, p:76,91,146
Good record not indicative of good behaviour in future, p:62
Mail carriers, freight forwarders, outside workers accessing aircraft or delivering un-searched packages, p:10,86-7
Not foolproof system, p:62-3
Security threat, CSIS database, p:62,76,87, 91,146
Temporary workers, un-cleared, p:63-4
Term and contract workers, security control, lax, p:60-1
Workers in buildings next to airports with access to vulnerable areas at airports, lack of security background checks, p:10

Sheehy, Matt, Captain, Chairman of the Security Committee, Air Canada Pilots Association
Airport governance, p:111-2,124

Sheridan, Norman, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency
Private aircraft, p:84-5

Stiff, Bob, General Manager, Corporate Security, Canada Post Corporation
Mail and parcels, screening, p:54

Terrorism
Assaults on United States and allies, threat unlikely to disappear soon, p:6
Power supplies, water supplies, Internet, alternate targets, p:6

Toronto International Airport
See
Lester B. Pearson International Airport, Toronto

Transport Department
Airport governance, p:109-16
Airport policing, p:101-3,117
Airside workers, p:57-8,62
Baggage, checked, p:49-50
Buildings adjacent to airport property, p:81
CATSA, monitoring and regulating, p:113-5,117-9,125,148
Cockpit doors, double, requirements, p:30-1,35,144
Financial accountability, p:127-8
Flight crews, training, need to change and improve, p:23
Lines of authority, confusion with role of CATSA, p:111-2,120-1
Local airport authorities, leases, right to audit, p:130-2,135,149
Mail and parcels, screening, protocols, responsibility, p:43,45-8,52-3, 109-11
Maintenance workers, training, position, p:16,25,143
Pass system, p:64-8,72,119
Perimeter and non-terminal security, current standards and practices, re-assessment, p:89
Policy and standards for aircraft and airport security, verification of implementation, p:125,148
Private aircraft, p:84-5,91-2
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:42
Security checks, domicile, employment and credit records, p:62,73-4,91, 146
Training requirements for flight crews, new, delays, p:18,25,143
Training standards, development, turf war, p:21,118-20

Turpen, Louis A., President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airport Authority
Refusing to appear before Committee, p:11,133,137

Wiebe, Hon. John (Jack)
CATSA, p:117-8

Wilmink, Chuck, Consultant, Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines
Airport security, current status, p:5,53,121-2
Baggage, checked, p:51
Mail and parcels, screening, p:51,53

Witness 1
Buildings adjacent to airport property, p:82

Witness 1, Former intelligence supervisor with a police force
Airport policing, p:103

Witness 2, Aviation company owner
Buildings adjacent to airport property, p:77-8,82
Mail carriers, freight forwarders, p:87
Private aircraft, p:83

Witness 3
Buildings adjacent to airport property, p:82

Witness 3, Former head of a drug squad
Airport policing, p:98

Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens

Comité sénatorial permanent de
la Sécurité nationale et de la défense

Janvier 2003

MEMBRES DU COMITÉ

37e législature – 2e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Atkins
Banks
Cordy
Day
Meighen
Smith, c.p.
Wiebe

*Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)
*Lynch-Staunton (ou Kinsella)
**Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

DU COUTEAU INOFFENSIF À LA FOURCHETTE MORTELLE 6

DU SYMBOLE À LA RÉALITÉ 7

EN AVEZ-VOUS VRAIMENT POUR VOTRE ARGENT? 8

LOIN DES YEUX, LOIN DU CŒUR 10

SURTOUT PAS UN MOT DE TROP! 12

LES CANADIENS DEVRAIENT ÊTRE AU COURANT DE CE QUE TOUS LES MÉCHANTS SAVENT DÉJÀ 15

I. FORMER LES ÉQUIPAGES, LES AGENTS DE L'IMMIGRATION ET DES DOUANES AINSI QUE LE PERSONNEL D'ENTRETIEN EN MATIÈRE DE MENACES POTENTIELLES 17

L'ENVERS DU DÉCOR 18

LE PERSONNEL NAVIGANT VEUT ÊTRE FORMÉ, PAS SIMPLEMENT RÉCONFORTÉ 21

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION I : 29

II. AMÉLIORIATION DE LA SÉCURITÉ À BORD 31

POUR UN PERSONNEL NAVIGANT INFORMÉ 31

TOUT L'ÉQUIPAGE DOIT ÊTRE AU COURANT 32

TRAVAILLONS ENSEMBLE! 34

VERROUILLAGE DE LA PORTE DU POSTE DE PILOTAGE 35

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION II : 41

III. LE PROBLÈME DE LA MENACE POTENTIELLE QUE CONSTITUENT LES BAGAGES, LES COLIS ET LES LETTRES 43

LA VÉRIFICATION DES BAGAGES 44
RENIFLER LES PROBLÈMES 46
LE CANADA ACCUSE DEUX ANS DE RETARD 47
LES LETTRES ET COLIS 50
POURQUOI LE COURRIER DEVRAIT-IL ÉCHAPPER AUX CONTRÔLES? 53
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION III : 63

IV. RÉACTION FACE À DES TERRORISTES AGISSANT DISCRÈTEMENT DEPUIS L'INTÉRIEUR D'UNE AÉROGARE 65

SÉPARER LE BON GRAIN DE L'IVRAIE 67
UNE MAIN DE VELOURS DANS UN GANT DE FER 69
UN PROGRAMME D'ATTESTATION DE SÉCURITÉ QUI FONCTIONNE... PARFOIS 71
DES LAISSEZ-PASSER... QUI EN LAISSENT TROP PASSER! 72
PEUT-ON PARLER ICI DE CULTURE DE LA SÉCURITÉ? 74
QUI DIT « ALÉATOIRE », DIT AU PETIT BONHEUR LA CHANCE 76
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IV : 85

V. CONTRER LA MENACE D'ACTIVITÉS SUBVERSIVES ENTREPRISES DEPUIS LA PÉRIPHÉRIE IMMÉDIATE D'UN AÉROPORT 87

Riverains des aéroports ayant un droit d'accès aux aires de trafic et aux pistes à titre de courtoisie 90
Cas des aéronefs privés 94
Les courriers des postes et les transitaires 98
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section V : 103

VI. MENACE D'ATTAQUES TERRORISTES LANCÉES CONTRE DES AVIONS DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'UN AÉROPORT 105

VII. AMÉLIORATION DES SERVICES DE POLICE AÉROPORTUAIRE 109

À menaces grandissantes, effectifs policiers décroissants 111
Un seul corps policier pour la sûreté aéroportuaire? 113
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VII : 121

VIII. AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME AÉRIEN 123

Valse hésitation sur le thème des responsabilités 125
Le rôle de l'ACSTA 127
Les relations entre l'ACSTA et Transports Canada 132
Les luttes intestines dans le domaine de la sécurité 136
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VIII : 143

IX. ASSURER LA REDDITION DE COMPTE AU PLAN FINANCIER 145

COMBIEN LES AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES LOCALES DÉPENSENT-ELLES AU TITRE DE LA SÉCURITÉ? 149
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IX : 153

X. POUR UNE TRANSPARENCE RENOUVELÉE 155

LE PRINCIPE DU GOUVERNEMENT RESPONSABLE REPOSE SUR LE DROIT DE SAVOIR DE LA POPULATION 156
LES GENS HONNÊTES ONT PARLÉ 157
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION X : 161

RECOMMANDATIONS 163

ORDRE DE RENVOI 173
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ 175
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ 180
AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ 189
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON 193
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO . 196
AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ 209
POLICE RÉGIONALE DE PEEL 213
LISTE DES PIÈCES 214
STATISTIQUES 217
ACTIVITÉS DES MÉDIAS 219
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ 221
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ 237

INDEX 247

« On nous confisque de simples épinglettes et des coupe-ongles, et tout le monde quitte l'aéroport en se disant : < N'est-ce pas merveilleux, ils n'oublient rien [...] il n'y a pas à s'inquiéter. > Mais tout cela est insensé, tout à fait insensé! »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation

« Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

Chuck Wilmink
Ancien directeur de la sécurité
Lignes aériennes Canadien International

Du couteau inoffensif à la fourchette mortelle

Il est clair que ce sont les défauts de sécurité dans les aéroports américains qui ont favorisé la tragédie du 11 septembre 2001. Il n'est donc pas surprenant que ces événements aient donné lieu à un resserrement de la vigilance dans les transports aériens en Amérique du Nord. Il était sans doute logique que les autorités réagissent aussi vivement, étant donné que la menace d'agressions contre les États-Unis et ses alliés risque de ne pas disparaître avant longtemps. Les prochaines pourraient d'ailleurs être encore plus horribles que celles de l'an dernier. Il faut désormais s'attendre à ce que les terroristes en puissance s'intéressent à d'autres cibles nord-américaines (comme les réseaux d'approvisionnement en énergie et en eau potable ou le réseau Internet), mais il serait insensé de croire que l'un de nos actifs les plus vulnérables – le transport aérien – ne sera plus jamais visé.

Dans les semaines traumatisantes qui ont suivi le 11 septembre, on a assisté à des réactions tout à fait prévisibles dans les aéroports et à bord des avions canadiens. De longues queues se sont formées aux comptoirs d'enregistrement et aux points de fouille à l'embarquement, les employés des compagnies aériennes ayant reçu pour ordre de contrôler beaucoup plus strictement les passagers et leurs affaires. Les trois premières questions rituelles se sont fait plus insistantes :

« Avez-vous fait vos bagages vous-même?

Savez-vous ce qu'ils contiennent?

Vous est-il arrivé de les quitter des yeux? »

Il ne se passe pas un jour sans que des passagers voyageant en groupe, et dont les bagages sont restés empilés de longues heures dans un hall d'hôtel, mentent avec insouciance. Après tout, qui aurait envie de courir le risque d'être refoulé à l'embarquement?

Qui ne s'est pas fait confisqué des articles aussi inoffensifs qu'un coupe-ongles ou un coquelicot du Jour du souvenir? Au début, sur les vols d'Air Canada, les plateaux-repas étaient accompagnés d'une fourchette en métal, mais il n'y avait pas de couteau; puis est venu le temps du couteau en plastique sans toutefois que la fourchette de métal soit remplacée.

Du symbole à la réalité

Il est des gestes qui sont plus symboliques qu'efficaces. Comme une fourchette métallique peut s'avérer une arme beaucoup plus dangereuse qu'un couteau en métal émoussé, peu se sont étonnés du retour des couteaux en acier sur autorisation du ministre des transports, en novembre dernier. Les autorités américaines, quant à elles, ont laissé tombé les trois fameuses questions susmentionnées après qu'il leur est apparu évident

que presque aucun passager ordinaire n'était disposer à dire toute la vérité. Toutefois, au moment de la mise sous presse de ce rapport, on continue de poser ces sempiternelles questions au Canada.

Le renforcement des contrôles de sécurité aux comptoirs et aux portes d'embarquement –parfois utiles, parfois frivoles – sont tous des manifestations de la détermination d'Ottawa de rehausser la sécurité dans les aéroports et à bord des avions canadiens. Même les aspects les plus absurdes rappellent au public voyageur que les 24 $ imposés sur un billet aller-retour en vue de financer le programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne (2,1 milliards de dollars sur cinq ans) est de l'argent bien dépensé.

En avez-vous vraiment pour votre argent?

Votre argent est-il bien dépensé? L'investissement dans la sécurité qu'on impose à ceux et celles qui prennent l'avion au Canada permet-il effectivement d'améliorer la sécurité? On ne semble pas vraiment douter que tel est le cas... dans une certaine mesure. Une vérification plus minutieuse des bagages à main, qui dure deux minutes plutôt que 30 secondes, ne peut, tôt ou tard, que donner de bons résultats. Il demeure que 40 millions de personnes par an prennent l'avion dans un des aéroports canadiens. Au Canada, le voyageur aérien doit acquitter une taxe 12 $ (aller) au titre de l'amélioration des mesures de sécurité. Elle rapporte en tout 480 millions de

dollars, soit près d'un demi-milliard de dollars par an. Il y a lieu, à cet égard, de se poser deux questions :

Les passagers des compagnies aériennes canadiennes en ont-ils pour leur argent?

Les voyageurs ont-ils lieu de croire que les nouvelles mesures de sécurité qu'ils financent sont telles que le transport aérien au Canada est nettement plus sûr qu'avant le 11 septembre 2001?

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense a entrepris de répondre à ces deux questions à l'occasion d'une série d'audiences et d'une tournée d'inspection débutées il y a plus d'un an. Les conclusions auxquelles nous sommes parvenus au terme de cette enquête d'un an sont pour le moins troublantes.

Le comité estime, tout d'abord, que toute une série d'améliorations utiles a déjà été apportée en matière de sécurité **[annexe IV]**. Cependant, il juge que les autorités ont encore beaucoup de progrès à réaliser et qu'elles devraient agir avec plus de célérité qu'elles ne l'ont fait au cours des 16 derniers mois, soit depuis le 11 septembre. Si, pour les membres du comité, la porte avant de la sécurité aérienne est bien verrouillée, il semble que les portes latérales et de derrière sont grand ouvertes.

Nous sommes convaincus que la mise en œuvre de nos recommandations permettrait d'accélérer considérablement le

processus d'amélioration de la sécurité des transports aériens au Canada.

Loin des yeux, loin du cœur

Le gouvernement fédéral et l'industrie canadienne du transport aérien se sont attardés à adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui ne risquent pas de passer inaperçues aux yeux du public voyageur : contrôles plus attentifs des bagages à main; questions visant à déterminer si une tierce personne a pu glisser quelque chose dans les bagages; exigence faites aux compagnies aériennes de s'assurer que les bagages sont à bord des mêmes vols que leurs propriétaires, et ainsi de suite.

Toutes ces mesures ont, certes, rassuré un grand nombre de voyageurs quant au renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports canadiens depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001. Malheureusement, peu voire aucune amélioration n'a été apportée pour corriger les énormes défauts de sécurité qui persistent en coulisses.

En voici quelques-uns :

- Le fret potentiellement dangereux transporté à bord des vols de passagers, comme les bagages et le courrier (colis et lettres) n'est pas contrôlé par des moyens électroniques.

- Les employés des aéroports ayant accès aux avions ne font pas l'objet d'une vérification adéquate des antécédents de sécurité.

- Les employés des aéroports ou des entrepreneurs qui ont accès aux avions sont insuffisamment contrôlés à l'entrée.

- Les laissez-passer remis aux employés (pour leur permettre de pénétrer dans les zones à accès restreint d'un aéroport) sont désuets et n'offrent aucune protection.

- Le contrôle des laissez-passer à l'admission se fait au petit bonheur la chance.

- Les avions privés et leurs passagers ne sont soumis à presque aucune exigence de sécurité.

- Les employés qui travaillent dans des bâtiments attenants aux aéroports et qui ont accès à des zones vulnérables ne sont soumis à aucun contrôle de sécurité.

- Il n'existe pas de « délimitation » véritable, avec contrôles de sécurité à la clé, entre les aires de trafic et les bâtiments qui jouxtent les terrains d'un aéroport.

- La mise en œuvre des programmes de formation du PN (personnel navigant), visant à outiller ce dernier face aux nouvelles menaces qui pèsent sur la sécurité aérienne, est l'objet de retards inacceptables.

- Rien n'a été prévu pour former le personnel de maintenance et d'entretien en matière d'identification des personnes, des objets ou des substances présentant un danger potentiel.

- Le PN est mal renseigné à propos de la présence d'agents de protection armés à bord des avions.

Surtout pas un mot de trop!

Le comité a été critiqué pour avoir invité des témoins à faire part à la population canadienne de ce qu'ils savaient des travers actuels en matière de sécurité. M. Louis Turpen, responsable de l'autorité aéroportuaire de Toronto, a refusé de se rendre à notre invitation, nous rappelant même sur un ton de reproche qu'« un mot de trop [est] un vaisseau de moins ». Il s'agit d'un vieux dicton du temps de guerre qui rappelait très justement aux Canadiens que « les murs ont des oreilles » et que toute indiscrétion susceptible de renseigner l'ennemi au sujet des faiblesses militaires du Canada risquait de compromettre la sécurité nationale.

Le comité tient à faire remarquer deux choses à ce sujet. Tout d'abord, si l'information que nous avons voulu obtenir de nos témoins n'est pas vraiment connue du public voyageur canadien, elle n'est certainement pas un secret pour ceux et celles qui travaillent dans les aéroports ou dans leur voisinage immédiat. Il n'y a certainement pas de secret non plus pour ceux qui cherchent à contourner les dispositifs de sécurité des

aéroports, qu'ils soient terroristes ou membres du crime organisé, afin de détourner le système aérien à leurs fins. Il suffit de se rendre dans n'importe quelle caféterie à proximité d'un aéroport canadien pour entendre le genre de témoignages troublants que nous avons recueillis lors de nos audience. De temps en temps, il en est même question sous la plume de journalistes qui dénoncent la relative facilité avec laquelle les personnes chargées de tester les systèmes de sécurité parviennent à les traverser, munies de faux pistolets, de faux couteaux ou d'explosifs à blanc.

De plus, nous estimons que les Canadiens ordinaires devraient être mis au courant de ce que les « initiés » et leurs acolytes semblent déjà savoir à propos des défauts de sécurité du système. L'industrie automobile américaine n'a presque rien fait pour améliorer la sécurité des véhicules privés avant la montée au créneau de Ralph Nader. Au Canada, les responsable du système de collecte et de distribution du sang ne se sont presque jamais préoccupés d'hygiène et de sécurité publique avant que la population n'ait vent des problèmes existants, ce qui a entraîné l'adoption de réformes.

La quête du profit alliée à l'inertie bureaucratique engendre des problèmes considérables qui ne sont pas réglés tant que la population ne se révolte pas et n'exerce pas suffisamment de pression sur les politiciens et les fonctionnaires pour les inciter à trouver des solutions.

Bref, le comité refuse de se faire le complice d'une mascarade. Ce n'est certainement pas un mot de trop qui risque « de faire

couler le bateau » à l'heure où ceux qui prennent le temps d'examiner de près les systèmes de sécurité en place dans les aéroports – ce que font très certainement les terroristes – savent bien qu'il y a d'énormes lacunes. Qui plus est, les membres du comité n'ont pas posé aux témoins des questions du genre : « Quel est le code permettant d'ouvrir telle ou telle porte de sécurité? » Nous avons simplement voulu qu'on nous garantisse que les portes de sécurité sont bien verrouillées.

Nous sommes certains d'une chose : un navire ne risque *vraiment* de couler que si sa coque est perforée. Or, il y a peu de chances que la coque d'un navire soit calfatée tant que la population n'exerce pas suffisamment de pression pour que les autorités s'en chargent. Or, nous sommes loin du moment où tel sera le cas.

Le comité est conscient de la nécessité d'opposer, d'une part, le droit de la population d'être informée et, d'autre part, les impératifs de protection de la sécurité nationale. Néanmoins, le maintien déraisonnable du secret va à l'encontre de la sécurité nationale, car il cache incompétence et inaction dans une période où, au contraire, la compétence et l'action sont plus que jamais de mise. Selon la loi qui le régit, le Parlement est le principal agent chargé de veiller à ce que les Canadiennes et les Canadiens soient bien gouvernés et de façon équilibrée. Le comité estime qu'il contribue à l'accomplissement de ce rôle au nom de tous les Canadiens et il juge parfaitement déplacée la résistance de certains qui ont décidé de se réfugier dans le mutisme en invoquant de faux prétextes.

Les canadiens devraient être au courant de ce que tous les méchants savent déjà

Le comité parviendra-t-il à accélérer la réforme? Jusqu'ici, tout semble aller bien. Au début de nos audiences, nous avons voulu savoir pourquoi les employés qui travaillant du côté piste n'étaient pas contrôlés au même titre que les passagers ou les membres d'équipage. Un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il est beaucoup plus important d'instaurer une relation de « confiance » avec les employés des aéroports que de savoir si l'un d'eux transporte une arme dans son coffre à outil ou dans sa gamelle.

Le ton a changé au fil des semaines. Vers la fin de nos audiences, après que les médias eurent répercuté certaines de nos séances, le ministre des Transports a annoncé que la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) serait désormais chargée de contrôler de façon aléatoire les employés des compagnies aériennes et d'améliorer le programme d'attestation de sécurité qui laisse actuellement à désirer.

Les contrôles allétoires à l'accès ne suffisent pas (il s'agit d'ailleurs d'un aspect sur lesquel nous reviendrons plus loin dans ce rapport). Malgré tout, les membres du comité se réjouissent de constater que quelques semblants de progrès ont été réalisés après une période d'inertie regrettable.

Grâce à nos audiences, certains de nos interlocuteurs ont admis que le système actuel est inadéquat et ils se sont engagés à apporter les correctifs nécessaires dans plusieurs secteurs clés. Malheureusement, toutes ces belles promesses sont encore loin de régler les dangers constatés.

Qui plus est, la mise en œuvre des mesures projetées demeure incroyablement lente. Nous souhaiterions moins de faux-semblants, une plus grande attention apportée aux véritables faiblesses et une réponse beaucoup plus adaptée à un ensemble de problèmes potentiellement mortels.

I. Former les équipages, les agents de l'immigration et des douanes ainsi que le personnel d'entretien en matière de menaces potentielles

Il convient, ici, de souligner une chose. Plusieurs recommandations contenues dans le présent rapport sont destinées à nous protéger contre les menaces que représentent des « employés » corrompus (employés véritables ou personnes se faisant passer comme tels), qui pourraient profiter de la confiance dont ils sont investis dans leur travail à proximité ou dans un aéroport pour saboter des avions. Cependant, les dizaines de milliers d'employés sérieux sont beaucoup plus susceptibles de contribuer à trouver une solution au problème de la sécurité dans les aéroports qu'à alimenter la menace qui pèse contre ces derniers.

Les dispositifs électroniques et biométriques ne peuvent être qu'une toute petite partie d'un système de sécurité valable. On pourrait d'ailleurs soutenir à ce sujet que la dépendance excessive de la technologie risque de susciter un sentiment de confiance qui serait injustifié envers n'importe quel système, parce que toute personne intelligente finit toujours par trouver un moyen de contourner la technologie la plus perfectionnée soit-elle, raison pour laquelle on n'a d'autres choix que de l'améliorer sans cesse.

La sécurité exige beaucoup plus que la mise en œuvre de moyens technologiques. Elle est synonyme d'attitude, de culture, si bien que ce sont les gens – autrement dit les passagers et les employés du secteur des transports aériens – qui sont au cœur de la sûreté aérienne au Canada. La plupart de ceux et de celles qui travaillent dans les aéroports canadiens sont honnêtes, soucieux et vigilants. Il est bien connu que les préposés aux contrôles de sécurité au pré-embarquement (qui, jusqu'à ces dernières années, relevaient des compagnies aériennes) manquent nettement de formation, qu'ils sont sous-payés et qu'ils doivent effectuer des quarts de travail incroyablement longs derrière leurs écrans, au point de ne plus voir assez clair pour être efficaces.

L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien a, très sagement, fait de la formation de ces employés sa grande priorité. Cette formation, entreprise en 2002, se poursuit. À la fin de l'année dernière, l'ACSTA a hérité de la responsabilité du programme d'attestation de sécurité des employés et elle a promis d'augmenter très vite le niveau de rémunération de cette catégorie de personnel pour le porter du salaire minimum à 11 $ de l'heure (selon l'emplacement).

L'envers du décor

La recertification des agents de sécurité est l'une des nombreuses facettes sur lesquelles les autorités ont décidé de faire porter l'accent. Elles veulent ainsi corriger les problèmes

les plus apparents, mais aux dépens de la sécurité en arrière scène. Pourquoi donc, par exemple, dispenser une formation à ceux et celles qui sont chargés de vérifier les bagages à main, mais pas au personnel d'entretien et de maintenance? Ces employés, qui avitaillent, réparent ou nettoient les avions, sont invités à la vigilance. Cependant, personne ne leur a jamais dispensé la moindre formation pour identifier des matières potentiellement dangereuses. Transports Canada estime que cette responsabilité incombe aux transporteurs aériens.

Il était certes crucial de resserrer les mesures de sécurité dans la phase de pré-embarquement, mais il aurait été tout aussi important de le faire pour les vols à l'arrivée. En revanche, les agents des douanes et de l'immigration ont-il reçu la formation appropriée et disposent-ils des outils nécessaires pour repérer les passagers en provenance de l'étranger qui sont susceptibles de constituer une menace pour les Canadiens?

Le 18 novembre 2002, la vérificatrice générale du Canada, M^me^ Fraser, déclarait ce qui suit au comité : « Nous avons constaté que les agents des douanes n'avaient pas l'information adéquate pour évaluer les risques que présentent les voyageurs pour le Canada et que beaucoup d'agents comptant de nombreuses années de service n'avaient pas reçu les cours de recyclage nécessaires. [...] Nous avons constaté que les agents des visas disposaient de peu d'information et d'appui pour vérifier la possibilité que les demandeurs de visa soient engagés dans des activités criminelles ou constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. [...] la plupart des recommandations que nous avons faites à la suite des vérifications mentionnées

précédemment sont mises en œuvre de manière satisfaisante. Une exception cependant au chapitre de la formation relative à la sécurité du transport aérien : ni l'Agence des douanes et du revenu du Canada ni Citoyenneté et Immigration Canada n'ont signalé beaucoup de progrès. »

Plus d'un an après les attaques du 11 septembre, le comité apprenait, par exemple, que rien depuis dix ans n'a été modifié dans la formation du PN d'Air Canada dans les questions de sûreté en cabine. Aucune nouvelle formation n'a été offerte dans le sillage des tragiques événements de l'année dernière qui auraient pourtant dû donner lieu à une profonde modification des protocoles appliqués par les compagnies aériennes en vue d'assurer la sécurité en cabine.

Qui plus est, le PN n'a pas été formé au rôle qu'il est sensé jouer en cas de présence en cabine d'agents de protection de bord (APB). De tels APB – qui appartiennent à la GRC – sont systématiquement présents à bord des vols à destination de l'Aéroport Reagan à Washington (à l'insistance des autorités américaines), mais nous avons appris qu'ils sont aussi présents sur certains vols intérieurs canadiens. Leur présence est secrète et les APB ne sont pas sensés intervenir, sauf en situation extrême. Ils sont essentiellement chargés de veiller à ce que le poste de pilotage demeure sûr.

Aux États-Unis, les *sky marshals* (agents de sécurité armés) expliquent aux membres d'équipage le rôle qu'ils devront jouer en cas d'incident à bord. Ce n'est pas le cas au Canada. Tous les membres d'un équipage n'ont pas à être informés de la

présence éventuelle d'un APB à bord. Que doit faire un agent de bord qui n'est pas au courant quand il aperçoit un inconnu bondir de son siège pistolet au poing? Lui laisser le champ libre ou lui asséner un coup de bouteille de vin? *Nul ne le sait.*

Le personnel navigant veut être formé, pas simplement réconforté

D'après les témoignages que nous avons recueillis, le PN d'Air Canada et des autres compagnies aériennes attend toujours que le ministère des Transports impose de nouvelles normes de formation. Nous avons appris que les compagnies aériennes ne veulent pas mettre en œuvre leurs propres programmes de formation par crainte qu'il ne corresponde pas ensuite à ce que seront les nouvelles exigences de Transports Canada. Le ministère, quant à lui, estime que les nouvelles procédures de formation ne seront pas en place avant l'été 2003.

Cette situation est intolérable. Pourquoi faudra-t-il attendre deux bonnes années après les événements du 11 septembre pour contrer le nouveau terrorisme, celui conduit par des gens prêts à se sacrifier en transformant un avion en arme pouvant occasionner le plus de destruction possible?

Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 : « ALPA a défini cinq motifs d'inquiétude. L'un concerne les protocoles, les procédures et la formation des pilotes et agents de bord concernant des événements qui pourraient mettre en danger la sûreté et la sécurité d'un aéronef, que ce soit des passagers qui tiennent des propos agressifs ou des terroristes qui tentent de défoncer la porte du poste d'équipage. Les États-Unis ont élaboré une stratégie ou un programme complet à ce chapitre. Nous constatons que cela ne s'est pas fait au Canada. Dans une lettre que nous avons adressée à Transports Canada, nous avons recommandé que la priorité soit donnée à cette question. [...] En ce moment, ces derniers [les agents de sécurité à bord] se présentent au capitaine avant l'envol, mais nous avons le sentiment que les protocoles, les procédures et la formation associés à une question aussi importante lorsqu'il s'agit d'un avion n'ont pas été définis. Il pourrait ne s'agir que du simple fait que l'agent de bord sache s'il faut se protéger ou donner un coup de main. »

Le sénateur Cordy, 4 novembre 2002 : « Quel type de formation les pilotes reçoivent-ils sur les comportements à adopter avec les terroristes ou les pirates de l'air et comment collaborez-vous avec l'agent de la GRC à bord de l'avion, soir le policier de l'air? Recevez-vous de la formation?

M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada : Non. En résumé, la réponse est non, aucune. Nous recevions de la formation sur les comportements à adopter avec les pirates de l'air avant d'apprendre qu'ils voulaient prendre le contrôle de l'avion et le faire s'écraser. [...] Depuis le tout début, nous demandons la mise en place de consignes sur la façon de réagir dans de telles situations. Que nous faut-il savoir? Comment devons-nous coordonner notre équipage et tout le reste? On ne nous dit rien. »

Le premier officier Russ Cooper, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « L'une des toutes premières recommandations que nous avons proposées [...] consistait à changer d'attitude quant aux détournements d'avion. Avant le 11 septembre [...] la politique établie [consistait] à se plier aux ordres des pirates, à ralentir la progression des événements, à poser

l'avion au sol, puis les forces de l'ordre sur place s'en occuperaient ensuite. Nous avons recommandé que cette politique de docilité soit remplacée par une politique de non-docilité et de reconnaissance de la nouvelle menace, du nouvel environnement dans lequel nous nous trouvons. [...] Cette recommandation, nous l'avons faite à Transports Canada pendant des réunions de groupes de travail. [...] Jusqu'à maintenant, je ne crois pas que nous ayons reçu une quelconque réponse... »

M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP (syndicat représentant les agents de bord), 18 novembre 2002 : « ... il n'est pas garanti que tous les agents de bord affectés à un vol sont au courant qu'il y a un agent de la GRC armé à bord de l'avion. À notre avis, ce manque d'information pourrait créer de la confusion et faire interférence involontaire avec le travail des agents de sécurité aérienne dans l'exercice de leurs fonctions si une attaque terroriste survenait.

Les méthodes de formation des agents de bord sur la façon de gérer le nouveau type d'attentat-suicide des terroristes sont dépassées. Nos procédures et notre formation se fondent toujours sur des scénarios de détournement d'avion des années 70: essayer de négocier, offrir des boissons, et cetera. [...] Malheureusement, l'élaboration des nouvelles normes de formation a été reportée en raison d'une guerre intestine entre la Direction de l'aviation civile et la Direction de la sécurité de Transports Canada. »

(Le 2 décembre 2002, William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, a refusé d'admettre qu'il existait une guerre intestine au sein de son ministère.)

M^me^ France Pelletier, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires, division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « Le manuel de nos agents de bord contient essentiellement toutes les procédures de fonctionnement standard. Ce n'est qu'après que j'ai insisté qu'une certaine procédure a été ajoutée au manuel sur la façon de réagir si l'on remarque une substance inconnue à bord d'un aéronef. Cependant, il n'y a absolument aucune formation à ce propos, et rien du tout n'a avancé en ce sens chez Transports Canada non plus.

[...] Par ailleurs, on demande aux agents de bord d'examiner l'appareil à la recherche de bombes ou d'autres objets du genre alors qu'ils ne sont pas formés pour effectuer de telles vérifications. Nous ne savons même pas à quoi ressemble une bombe.

[...] Un des transporteurs aériens qui essaie de mettre en place cette formation veut que les agents apprennent à maîtriser un passager très agressif, par exemple — le combat verbal, l'autodéfense et la façon de mettre les menottes. [...] Il y a des nécessaires

d'immobilisations à bord des avions, et on ne nous a jamais appris à nous en servir. »

Le sénateur Banks : « Madame Pelletier, seriez-vous en mesure de reconnaître un explosif en plastique, par exemple, si vous en verriez un? »

M^me^ Pelletier : « Non monsieur. »

Le sénateur Banks : « Vous avez dit que, dans le pire des cas, si vous êtes en train de servir un verre à un passager et que, tout à coup, une personne se lève et commence à sortir une arme, vous n'hésiteriez pas à le frapper avec une bouteille. »

M^me^ Pelletier : « C'est exact. »

Le sénateur Banks : « Est-ce que c'est ce qu'on vous enseigne? »

M^me^ Pelletier : « On ne nous enseigne rien. [...] Nous ne savons pas à quel point nous devons intervenir. Nous ne savons pas ce que nous sommes censés faire. »

M. Dave McLeod, International Association of Machinists and Aerospace Workers, chef préposé d'escale (supervise la manutention des bagages et les opérations sur l'aire de trafic), 15 août 2002: « Est-ce que je recherche des valises ou des choses suspectes? Oui, c'est le cas. Il est généralement admis que vous êtes censé signaler tout ce qui est suspect. Ai-je été formé sur ce que pourrait être une valise suspecte? Non. »

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 : « Nous avons reconnu la nécessité de modifier et d'améliorer la formation des équipages. Nous sommes en train de mettre au point cette formation renforcée, dans cette perspective. »

Après avoir recueilli de nombreux témoignages à ce sujet, le comité est parvenu à la conclusion qu'il est tout à fait intolérable que le PN canadien, les agents des douanes et de l'immigration ainsi que les employés de la maintenance – autrement dit ceux-là même sur qui nous devons compter pour nous avertir d'un éventuel danger et nous aider à repérer les risques qui échappent à la technologie – n'aient pas encore reçu une formation actualisée dans la lutte contre le terrorisme, et cela près d'un an et demi après le 11 septembre.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section I :

I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.

I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.

I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à

proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.

Le comité est convaincu de l'urgence et du caractère raisonnable de ces échéances et il assurera donc un suivi auprès des parties concernées. Le comité invite toute partie qui estimerait avoir des motifs valables de ne pas respecter les échéances fixées, à lui faire part de ses explications par écrit et à lui proposer d'autres dates.

II. Amélioriation de la sécurité à bord

Il est évident que les équipages, le personnel de maintenance et d'entretien ainsi que les agents des douanes et de l'immigration doivent bénéficier d'un recyclage destiné à les aider à contrecarrer d'éventuelles activités terroristes; ce recyclage doit être entrepris dans les plus brefs délais.

En marge de ses recommandations visant à améliorer la formation du personnel navigant, le comité a tenu consacrer cette section à l'univers dans lequel évoluent les agents de bord : la cabine d'un avion.

Pour un personnel navigant informé

Outre que tous les membres d'équipage d'un avion doivent être formés aux situations dans lesquelles les agents de protection à bord (APB), armés, peuvent être appelés à intervenir, il convient de les mettre au courant de la présence de ces APB en cabine. Le comité a appris que, pour l'instant, seul le personnel navigant technique (PNT, autrement dit les pilotes) et le chef de cabine sont informés de cette présence et qu'il leur appartient de mettre le reste de l'équipage au courant s'ils le désirent.

Le caractère « facultatif » de cette politique va à l'encontre des souhaits exprimés par la GRC – qui estime que moins de

personnes sont au courant de la présence en cabine d'un APB et mieux c'est – ainsi que des membres des syndicats des compagnies aériennes dont la plupart jugent que tous les agents de bord doivent être informés afin de pouvoir éventuellement aider l'APB ou de ne pas entraver son action, en cas d'intervention.

L'argument invoqué à l'encontre du principe d'information générale des membres d'équipage est le suivant : un membre d'équipage subordonné pourrait, par inadvertance, s'adresser à un APB pour lui demander d'intervenir afin de maîtriser un passager au comportement perturbateur, ce qui permettrait à un éventuel groupe de terroristes de contraindre l'APB à se trahir pour le neutraliser avant de prendre le poste de pilotage d'assaut.

Tout l'équipage doit être au courant

Le 2 décembre 2002, le sous-commissaire de la GRC, Garry Loeppky, informait le comité que la principale responsabilité des APB consistait à « éviter qu'une personne non autorisée puisse accéder au cockpit », tandis qu'aux États-Unis, les *sky marshals* « ont par ailleurs le mandat d'intervenir lorsqu'il s'agit de faire face à des passagers indisciplinés ». Si, au début, le comité s'est inquiété qu'un APB puisse décider de ne pas intervenir pour maîtriser un passager violent menaçant de mort un agent de bord ou un passager, le sous-commissaire Loeppky nous a assurés que les APB sont « également entraînés à réagir

à toute menace envers la sécurité à bord d'un aéronef qui pourrait mettre en péril l'intégrité de l'aviation civile ou porter atteinte à sa sécurité. »

Selon le sous-commissaire, la différence entre les *sky marshals* et les APB canadiens tient au fait que ces derniers « n'interviendront pas dans les cas d'incidents qui relèvent habituellement de la responsabilité des compagnies aériennes ». Cette différence, a-t-il soutenu, est suffisante pour justifier que les Américains aient décidé d'informer *tout* l'équipage de la présence à bord d'un agent de sécurité aérienne, tandis que la pratique canadienne consiste à n'informer que le pilote et le ou la chef de cabine.

Le comité a aussi appris que si le commandant de bord et le ou la chef de cabine sont effectivement informés de la présence d'un ou possiblement plusieurs APB, on ne leur dit pas de qui il s'agit parmi les passagers. La GRC soutient que cette discrétion vise à ne pas révéler la présence des APB à bord, car il ne faudrait pas qu'à l'occasion d'une manoeuvre de diversion par les terroristes, le personnel à bord ne demande, par inadvertance, l'assistance de l'APB. Celui-ci, obligé de se dévoiler, se trouverait paralysé juste avant que le poste de pilotage ne soit pris d'assaut.

Le comité a trouvé ce dernier argument plus convaincant que celui voulant qu'il est simplement inutile de mettre tous les membres de l'équipage au courant de la présence à bord d'un APB. Il demeure que certains de nos témoins ont l'impression que le Canada devrait adopter la pratique américaine qui

consiste à présenter à tout l'équipage les agents de la sécurité aérienne, lesquels font ensuite un exposé au personnel navigant.

> **M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 :** « La seule réponse que j'ai reçue de la GRC, c'est que les agents de sécurité aérienne mènent des opérations secrètes d'infiltration et c'est pourquoi leur identité doit être préservée. Nous sommes parfaitement d'accord avec ce principe. Cela pourrait très bien s'appliquer à des opérations d'infiltration dans un bar ou dans le milieu de la drogue, mais la situation est différente à bord d'aéronefs. Nous devons travailler en équipe. [...] Notre crainte [...] c'est que si quelqu'un surgit soudainement et sort un fusil, qu'on ne connaît pas cette personne et qu'on passe près d'elle, on risque de la frapper. C'est ce qu'on entend par interférence involontaire. »

Travaillons ensemble!

Pour l'instant, le comité est disposé à accepter l'argument de la GRC pour que les APB ne soient pas connus de l'équipage. Cependant, comme il est nécessaire de travailler en équipe dans une cabine – surtout dans des situations où plusieurs personnes irrationnelles mais en position de force peuvent vouloir détruire l'avion ou en prendre le contrôle – le comité ne voit

pas pourquoi un équipage complet devrait ne pas être informé de la présence des APB. À cause de cela, ils ne sont pas en mesure de se préparer mentalement à des situations où il vaudrait mieux aider activement ou passivement celui qui brandit un pistolet que de chercher à le maîtriser.

Verrouillage de la porte du poste de pilotage

Presque tous les spécialistes de la sécurité s'entendent sur le fait que la mesure la plus susceptible d'empêcher la répétition d'une tragédie comme celle du 11 septembre consiste à installer un sas de sécurité (composé de deux portes) dans le poste de pilotage. L'ACSTA a prévu un budget de 35 millions de dollars pour aider les transporteurs aériens canadiens à renforcer les actuelles portes des postes. Transports Canada exige actuellement que les portes en question soient renforcées, mais n'impose pas l'installation de sas.

> **M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada, 27 novembre 2002 :** « Le Règlement canadien est maintenant en vigueur et exige que les modifications prévues soient apportées d'ici le 9 avril 2003, à savoir l'installation de portes fortifiées qui peuvent être verrouillées ou déverrouillées par les pilotes sans qu'ils aient à quitter leur siège. »

Dans toutes les versions qu'Air Canada est en train de tester, au moins une des deux portes du sas demeure verrouillée en permanence même quand un pilote veut aller aux toilettes ou que le personnel de bord apporte les repas au PNT. Nous avons appris que, dans un vol moyen courrier, la porte du poste de pilotage est ouverte huit fois en moyenne.

La très grande majorité des spécialistes de la sécurité et des équipages nous a affirmé que, si le renforcement des portes est un grand progrès, il conviendrait d'installer des sas à bord des avions où la chose est possible. En outre, des pilotes ont rajouté qu'il serait utile d'installer des caméras vidéo à bord afin de surveiller les activités en cabine.

Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « Non. Nous avons fait un sondage auprès de nos pilotes à ce sujet et, essentiellement, ils nous disent, «Si nous pouvons avoir un poste de pilotage totalement sécuritaire... »

Le Sénateur Meighen : « Doubles portes? »

M. Johnson : « Doubles portes — alors nous n'avons pas besoin d'armes. [...] »

Le Sénateur Smith : « ... Avez-vous des doubles portes [...]. »

M. Johnson : « Comprenez bien que la plupart des portes des postes de pilotage se trouvent à la fin d'un genre de petit couloir où se trouve une cuisinette, une salle de bain, peu importe. Il existe un système permettant de tirer un rideau de métal au bout de ce corridor. C'est seulement temporaire, lorsqu'une personne entre dans le poste de pilotage ou en sort. On peut même voir au travers. Il se compose parfois seulement de quelques barres d'acier semblables à celles qu'on tire devant les boutiques fermées. »

Le sénateur Kenny : « Êtes-vous satisfait que les portes du poste de pilotage soient maintenant plus sûres? »

M. Johnson : « Je ne dirais pas qu'elles sont aussi sûres que nous le souhaitons. Elles le sont plus qu'avant. Nous estimons qu'il nous faudrait la double porte. »

M^me^ France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « J'y suis favorable [aux doubles portes]. »

Le sénateur Atkins : « Comment installez-vous un tel dispositif dans un appareil? »

M^me^ Pelletier : « ...J'ai assisté à une démonstration. Vous devez entrer un code d'accès pour ouvrir la première porte. Ensuite, cette porte se referme derrière vous. Vous vous retrouvez donc dans un sas et vous devez entrer un autre code pour ouvrir la deuxième porte. Il s'agit d'une barrière supplémentaire. J'ai vu comment cela fonctionne et je pense que c'est un bon système. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :
« Dans le cas des lignes aériennes El Al, Israël a installé le système à deux portes, ce qu'on qualifie de «trappe humaine». Cette possibilité est actuellement à l'étude et nous appuyons son examen très approfondi. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, huit clos du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] : « . . . de tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés, celui-ci est le plus facile à régler. D'ailleurs, il l'est déjà en

grande partie. Il suffit de poser des portes en kevlar et d'appliquer des procédures très, très strictes exigeant des pilotes qu'ils poursuivent le vol quoi qui se passe en arrière. C'est donc très simple à régler. C'est le seul aspect, dans tout ce concept de la sécurité totale dans les aéroports, que l'on puisse régler facilement. »

Le sénateur Atkins: « Le SCFP est-il favorable à ce que les pilotes soient armés? »

Mme Pelletier: « Nous étions contre. Des terroristes, des policiers de l'air armés, et maintenant des pilotes armés? Ce serait un champ de bataille. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, *huit clos* du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] : « Tout le monde parle d'armer les équipages, mais peu se demandent : 'Que se passerait-il si l'on faisait feu à 35 000 pieds?' Quelqu'un a-t-il déjà entendu parler de décompression explosive? On m'a enseigné ce que c'est. En général, personne ne s'en sort. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section II :

II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).

II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.

II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.

II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.

III. Le problème de la menace potentielle que constituent les bagages, les colis et les lettres

La réaction des autorités canadiennes aux incidents du 11 septembre – déjà incomplète comme nous l'avons vu à la section II – a presque essentiellement consisté à contrer la menace de terroristes désireux de s'emparer des commandes d'un avion pour conduire une attaque suicide. Ce genre de menace n'a, bien sûr, rien perdu de sa légitimité, mais comme plusieurs témoins nous l'ont fait remarquer, à la faveur d'un resserrement de la sécurité à bord, il faut s'attendre à ce que les terroristes s'intéressent maintenant aux parties les moins protégées des avions de ligne, comme la soute à bagage.

Lors de nos audiences, nous avons eu confirmation que le contenu des soutes des avions de ligne est si rarement vérifié que l'on peut presque affirmer qu'il ne l'est jamais. Il y a bien les vérifications ponctuelles effectuées dès qu'un responsable a des soupçons et l'on a pu noter l'entrée en service, à l'Aéroport international de Vancouver et dans quelques autres aéroports, d'un équipement de vérification électronique de pointe. Il demeure que si l'on peut accorder un 9 sur 10 au contrôle des bagages à main, on n'octroierait sans doute que 1 à la vérification du contenu des soutes des moyens courriers canadiens (hormis sur la liaison avec l'aéroport Reagan).

Plus loin dans ce rapport, nous verrons que les services de police savent parfaitement que les aéroports canadiens ont été infiltrés par le crime organisé qui doit une partie de son succès dans ce domaine à sa capacité de faire transiter paquets et bagages dans des aérogares où le risque de vérifications serrées est mince. Des vérifications strictes compliqueraient donc les activités criminelles dans les aéroports, mais pire encore, elles entraveraient les activités des terroristes potentiels.

La vérification des bagages

Le sénateur Atkins, 15 août 2002 : « En ce qui concerne le processus, à partir du moment où la valise est enregistrée et est acheminée là où vous êtes, y a-t-il une vérification aléatoire des bagages? Je sais qu'il n'y a pas de vérification complète parce qu'on nous l'a dit. »

M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste à Pearson]. « Non, il n'y en a pas. Une fois que la valise est enregistrée, c'est tout. [...] nous n'avons pas d'appareil pour inspecter ou vérifier les bagages une fois que les passagers les ont enregistrés. »

S'il est une bonne nouvelle en matière de sécurité des bagages dans les aéroports canadiens, c'est que depuis le 11 septembre tout bagage enregistré appartenant à une personne qui ne se trouve pas à bord est retiré de la soute. Le Canada a d'ailleurs devancé les États-Unis pendant de nombreuses années à cet égard, sur les vols internationaux, mais depuis le 11 septembre, cette règle s'applique aussi aux vols intérieurs.

En revanche, pour ce qui est du reste des bagages enregistrés dans les aéroports canadiens, la situation est beaucoup moins reluisante. Le comité a appris que l'aérogare nº 2 de Pearson comporte, à lui seule, 22 kilomètres de tapis roulant à bagages. Comme il s'agit, en plus, du cinquième plus gros aéroport d'Amérique du Nord (qui accueille près de 30 millions de passagers par an devant tous respecter des horaires très serrés), la vérification de tous les bagages serait fort complexe, exigerait énormément de ressources et prendrait sans doute beaucoup de temps.

Le jeu en vaut-il la chandelle? Pour être tout à fait réaliste, il est fort possible que ce genre de mesure ne sauve jamais une seule vie. Toutefois, si l'on part du principe que la menace terroriste en Amérique du Nord va persister et que les vols commerciaux demeureront sa principale cible, y a-t-il une autre solution?

Le fait de confisquer les coupe-ongles aux passagers ne sert qu'à camoufler l'incroyable vulnérabilité que constituent les bagages non vérifiés placés en soute.

Renifler les problèmes

Il existe plusieurs moyens de vérifier les bagages enregistrés, notamment : des êtres humains attentifs, des chiens entraînés et la mise en œuvre d'un matériel électronique. Cependant, l'action des êtres humains, même très attentifs, est limitée puisqu'ils manipulent des contenus qu'ils ne voient pas. L'emploi de chiens renifleurs avec leurs maîtres revient cher, sans compter que ces équipes ne peuvent travailler qu'un certain nombre d'heures.

Côté technologique, le principal outil de repérage des explosifs actuellement en service à Vancouver est une machine de détection de vapeurs explosives. Or, ces équipements sont encombrants, ils nécessitent très souvent la reconfiguration des aérogares et sont chers à acheter et à entretenir : un million de dollars par unité, plus les coûts d'entretien. On estime que leur durée de vie utile oscille entre cinq et sept ans. Il leur arrive souvent de déclencher de « faux positifs ». Un témoin nous a indiqué qu'un bagage sur cinq peut déclencher une fausse alarme nécessitant une contre-vérification aux rayons X ou l'ouverture du bagage suspect, ce qui exige du temps.

Certes, avec le temps, cette technologie deviendra beaucoup plus fiable mais, pour l'instant, d'aucuns admettent qu'elle impose une corvée à l'industrie du voyage aérien. Tout retard revient cher dans ce secteur.

Là encore, quelle est la solution. Il n'est pas nécessaire de faire passer la totalité des bagages dans tous les détecteurs possibles et imaginables. Une approche par étapes successives consisterait à orienter vers les chiens, les machines à rayons X ou la fouille manuelle les bagages qui ont déclenché une alarme à leur passage dans les détecteurs de vapeurs. Toutefois, pour que le système soit efficace, il faudrait faire intervenir les différents systèmes en cascade et disposer d'une capacité excédentaire suffisante pour pouvoir faire face aux périodes de pointe et aux pannes de matériel.

Afin d'essayer d'éviter la répétition des attaques terroristes désastreuses de l'an dernier, les autorités soumettent les passagers des vols canadiens à des procédures d'enregistrement de plus en plus rigoureuses et qui prennent de plus en plus de temps, ou à d'autres tracasseries. De plus, les passagers doivent payer une taxe de 24 $ aller-retour, taxe qui est essentiellement une police d'assurance contre les attaques terroristes. S'il est vrai que les soutes à bagage constituent le maillon faible de la chaîne de sécurité, l'industrie du transport aérien au Canada se doit d'agir très vite pour le renforcer.

Le Canada accuse deux ans de retard

L'Organisation de l'avion civile internationale (OACI) a fixé à ses États membres la date butoir du 1er janvier 2006 pour qu'absolument tous les bagages enregistrés soient passés dans des systèmes de détection d'explosifs. Le Canada – par la voix

de la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien – envisage de respecter cette échéance, voire de faire mieux, sans toutefois avoir fixé d'échéance de son côté.

Au début, les États-Unis avaient visé le 1er janvier 2003 pour appliquer la nouvelle procédure dans tous les aéroports du pays, avant de se rendre compte que cette échéance était irréaliste. La nouvelle date est fixée au 1er janvier 2004. Cependant, le comité a appris de sources informées qu'un peu plus d'une vingtaine d'aéroports américains devraient respecter l'objectif initial du 1er janvier 2003. À vrai dire, ce sont, pour la plupart, des gros aéroports qui n'ont pu respecter la date buttoir.

On nous a fourni plusieurs raisons pour expliquer le fait que les autorités canadiennes ne semblent pas aussi pressées que leurs homologues américaines de mettre ce système en service.

Le **25 novembre 2002, Jacques Duchesneau, président de l'ACSTA,** nous déclarait que l'équipement nécessaire à ce genre de vérification ne serait pas disponible à temps : « ...très peu de compagnies, et ce, à l'échelle mondiale, sont capables de fabriquer ces machines... ». Deux jours plus tard, **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada,** indiquait que le financement de l'ACSTA était réparti sur cinq ans, laissant ainsi entendre que ce genre de matériel devrait être acheté au fur et à mesure durant cette période, au rythme de la disponibilité des budgets. Il a aussi fait remarquer que les problèmes logistiques associés

à l'installation de machines aussi encombrantes pourrait ralentir les choses. Enfin, M. Elliott a indiqué que les Américains avaient fixé la première échéance à partir de leur perception du « risque », ce qui a amené certains membres du comité à se demander pourquoi il existe un tel écart dans la façon dont les deux pays perçoivent le niveau de risque.

M. Elliott et le ministre des Transports, David Collenette, nous ont tous deux déclaré qu'ils ont des raisons de croire que l'échéance américaine risque d'être par trop optimiste. Pour M. Collenette, les Canadiens ont « toujours été un peu plus prudents que les Américains » dans ce qu'ils se sentent capables de réaliser. De toute façon, a-t-il affirmé, il n'est pas inconcevable que le Canada dispose de ces appareils de contrôle électronique en même temps que les États-Unis, allant même jusqu'à rajouter que nous pourrions finir par devancer les Américains.

Le comité serait agréablement surpris que le Canada dépasse les États-Unis, surtout quand on sait que la plupart des aéroports américains sont déjà bien équipés pour contrôler les bagages, ce qui n'est le cas nulle part chez nous, du moins à ce que nous sachions. Histoire de modérer l'optimisme ambiant, la recommandation du comité qui apparait en page 63 reflète notre évaluation de la situation, autrement dit le fait qu'il faudra déployer davantage d'efforts concertés pour que le Canada parvienne à se conformer au mot d'ordre de l'OACI, un an après les Américains. *Un effort concerté s'impose.*

Les lettres et colis

> **M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 :** « ...Comme nous l'avons dit, je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier. »
>
> (PLUS LOIN) « ... Le courrier est certes un sujet de préoccupation. »

Les colis et les lettres de la Société canadienne des postes ainsi que les paquets acheminés par les services de messagerie privés représentent une menace pour les vols de passagers canadiens, au même titre que les bagages non vérifiés. Au début de ses audiences, le comité a eu l'impression qu'il existait une certaine forme de vérification du courrier, au-delà des contrôles visuels aléatoires réalisés par les employés des postes chargés de vider les boîtes aux lettres. (On peut s'attendre à ce que ces préposés du service postal soient alarmés en constatant qu'un colis ouvert par hasard contient des bâtons de dynamite ou un dispositif ressemblant à une bombe, mais peu de colis s'ouvrent accidentellement et, quand cela arrive, on se rend compte que leur contenu est soigneusement camouflé.) Comme les compagnies aériennes sont, en fin de compte, responsables de l'aspect sécuritaire du fret qu'elles transportent, nous nous sommes sentis encouragés par certaines discussions, comme celle-ci :

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Donc, nous ne savons pas si le courrier est contrôlé ou non avant d'être transporté sur les avions d'Air Canada. »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Le courrier est contrôlé. »

(PLUS LOIN) **Le sénateur Kenny :** « Dépendez-vous des contrôles effectués par Postes Canada? »

M. Fernie : « Tout ce qui arrive dans l'environnement de l'aérogare fait l'objet de contrôles, quelles que soit les autres mesures prises par Postes Canada, par des entrepreneurs externes ou par un autre organisme gouvernemental. »

Le sénateur Kenny : « Donc, vous effectuez des contrôles quoi qu'il en soit. C'est bien ça? »

M. Fernie: « Oui. »

À l'occasion d'une séance ultérieure, des représentants de la Société canadienne des postes nous ont précisé que les contrôles effectués consistent simplement en des vérifications visuelles effectuées par les employés au moment du ramassage ou, éventuellement, du passage très rapide des colis dans le système. En revanche, il n'est pas question de contrôles électroniques.

Quinze pour cent du courrier de la Société canadienne des postes est acheminé par la voie des airs, la plupart du temps sur des vols de passagers. Ce courrier n'est pas non plus contrôlé électroniquement dans les aéroports. Pour l'instant, Transports Canada a confié la responsabilité de la sécurité du courrier aux transporteurs aériens, comme le fait ressortir l'échange suivant intervenu juste après la discussion du sénateur Kenny avec M. Fernie :

> **Le Sénateur Meighen, 24 juin 2002 :**
> « D'après ce que je comprends, la sécurité du courrier incombe au transporteur, n'est-ce pas? »
>
> **M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada :** « Oui. »
>
> **Le sénateur Meighen :** « Dans l'examen que vous en faites, permettez-vous une vérification par un tiers? »

M. Kavanagh : « Nous permettons une vérification par Postes Canada. »

Le sénateur Meighen : « À votre connaissance, les transporteurs procèdent-ils eux-mêmes à un filtrage ou se fient-ils à la vérification de Postes Canada? »

M. Kavanagh : « Je ne crois pas savoir que quiconque procède à une vérification indépendante. Les intéressés rencontrent Postes Canada pour vérifier ce qui a été mis en place. »

Pourquoi le courrier devrait-il échapper aux contrôles?

D'autres citations, à la fin de la présente section, nous montreront que les membres du comité sont loin d'être les seuls à s'inquiéter du fait que le courrier n'est pas contrôlé. Remarquons ici que les concurrents de la Société canadienne des postes utilisent le plus souvent leurs propres avions ou des avions nolisés pour acheminer le courrier qui leur est confié, mais la SCP, elle, s'en remet davantage à des vols de passagers,

notamment pour acheminer le courrier dans les régions les plus reculées du Canada.

Comme la SCP doit être présente partout au Canada, il est normal qu'elle ait davantage recours aux avions de transport de passagers plutôt qu'à des avions cargo. Toutefois, le comité juge que, si tel doit être le cas, la SCP doit être tenue de veiller à ce que le courrier placé en soute soit aussi soigneusement contrôlé que les bagages enregistrés, comme nous l'avons recommandé. L'un des hauts responsables de la Société canadienne des postes nous a déclaré qu'il n'existe actuellement aucune technologie permettant de contrôler le courrier susceptible de contenir des substances dangereuses. Il demeure que la technologie installée dans les aéroports pour vérifier les bagages des passagers devrait aussi fonctionner pour le courrier.

L'échange suivant montre pourquoi les membres du comité sont convaincus qu'il est essentiel que le courrier voyageant à bord d'avions de passagers soit contrôlé de beaucoup plus prêt que par une simple observation humaine aléatoire :

Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :
« Savez-vous si quelqu'un contrôle une partie de ce courrier [livré à l'aéroport]? Autrement dit, me serait-il possible de faire passer de la contrebande ou pire encore dans le courrier, ce qui semble assez facile à faire, et le faire passer dans l'avion sans que personne ne l'examine? »

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 :
« Si je me fonde sur ce qu'on m'a dit, la réponse à cette question serait oui. »

En plus du courrier de la SCP, les compagnies aériennes canadiennes acheminent le courrier que leur confie des sociétés de messagerie. Ces dernières, qui traitent régulièrement avec les compagnies aériennes, sont baptisées « expéditeurs connus ». Elles sont effectivement très bien connues des compagnies aériennes, mais leurs employés ne sont pas soumis aux mêmes vérifications rudimentaires des références que les employés des aéroports ou de la SCP. Les colis qu'elles acheminent ne sont pas, eux non plus, contrôlés au moment de leur arrivée à l'aérogare. ***Un témoin a appris au comité que la signature d'un simple connaissement, document utilisé depuis***

plusieurs années par ce secteur, suffit pour faire charger un colis à bord d'un avion.

Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :
« Qu'arrive-t-il ensuite à ce bagage? Est-ce que quelqu'un l'examine avant que je le récupère à ma destination? »

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 :
« Malheureusement, la réponse à votre question est que cela dépend des circonstances. Cela dépend dans une certaine mesure de l'intéressé. Et cela dépend dans une certaine mesure de votre destination. [...] Votre bagage pourrait être fouillé par des moyens physiques ou autres; c'est-à-dire au moyen de machines à rayons X, de systèmes de détection des explosifs ou de chiens renifleurs. »

Le sénateur Forrestall : « Mais je vous demande si cela va se faire dans mon cas? »

M. Elliott : « Dans trop de cas, je dirais que non. »

(PLUS LOIN) **M. Elliott** : « Oui, je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, un nombre beaucoup plus important de bagages sont fouillés que ce n'était le cas avant le 11 septembre. »

Le sénateur Banks : « Y compris pour les vols intérieurs? »

M. Elliott : « Là je suis moins certain. »

(ENCORE PLUS LOIN) **M. Elliott:** « À mon avis, nous n'avons pas encore déterminé avec précision ce qu'il faut faire ni dans combien de temps nous devons en être au même point pour ce qui est du contrôle du fret aérien. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 : « « Ma présentation donnait un exemple de la vulnérabilité en termes d'inspection du fret. Celui-ci n'est généralement pas inspecté. Le système se fie aux expéditeurs pour la vérification de la sûreté du fret. Nous pensons que cela crée des vulnérabilités pour l'ensemble du fret. Les envois postaux représente un problème particulièrement épineux. »

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International, 4 novembre 2002 : « Elles ont commandé de l'équipement de détection des vapeurs d'explosif. C'est un bon outil, mais il ne règle pas tout. L'aéroport de Vancouver en compte actuellement deux capables d'inspecter 200 valises à l'heure. Or, il en passe 1 200 actuellement, de sorte qu'il est impossible d'inspecter tous les bagages. Cet équipement est également très coûteux, très difficile à entretenir et il donne souvent un faux résultat positif. Il détecte des vapeurs d'explosif dans une valise sur cinq qu'il faut ensuite fouiller à la main. Cette façon de faire prend beaucoup de temps, exige de nombreux inspecteurs et n'est pas efficace. Le détecteur est un outil de sécurité — mais dès que vous l'avez, on essaie de le contourner. Il ne peut pas garantir une sécurité totale. »

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Les bagages font-ils l'objet d'un contrôle radioscopique? »

M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle, Toronto, Air Canada : « Certains bagages, oui. »

Le sénateur Kenny : « Quel pourcentage environ? »

M. Fleshman : « Je ne peux pas vous le dire. »

Le sénateur Kenny : « Monsieur Fernie, connaissez-vous ou non la réponse à cette question? »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Je connais la réponse, mais je n'ai pas le droit d'en discuter actuellement. »

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 : « ... je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier. »

(PLUS LOIN) « Le courrier est certes un sujet de préoccupation, mais il se distingue des voyageurs par une caractéristique, le fait que lorsqu'on poste quelque chose, on ne sait généralement pas sur quel avion l'envoi va partir. »

Le sénateur Kenny : « Des témoins ont dit au comité que l'on peut assurer qu'un colis sera à bord d'un certain avion simplement en choisissant le moment où on le dépose à l'aéroport. »

M. Elliott : « Nous imposons des conditions qui devraient empêcher cela. »

Le sénateur Forrestall : « J'ai eu la tâche, parfois agréable, d'autres fois désagréables, d'expédier des homards, auquel cas j'envoie quelqu'un à l'aéroport en prendre réception à la descente de l'avion. Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu de problème. Comment ai-je pu faire cela? »

M. Elliott : « Je me ferais un plaisir de me renseigner, sénateur. »

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International, 4 novembre 2002 : « Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

Le sénateur Forrestall, 15 août 2002 : « Est-ce que tout le traitement [vérification de sécurité] est effectué par des personnes? »

M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada, 15 août 2002 : « Il n'y a pas de système technique en place, sénateur, pour effectuer des vérifications au hasard du courrier. Nous nous fions beaucoup à la sensibilisation à la sécurité et aux connaissances de nos employés qui manipulent les articles dans le réseau. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section III :

III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.

III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1er janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.

III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.

III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.

IV. Réaction face à des terroristes agissant discrètement depuis l'intérieur d'une aérogare

Le sénateur Cordy, 24 juin 2002 : « L'une des choses qui m'effraient le plus au chapitre de la sécurité, c'est le nombre de personnes qui peuvent franchir sans être ennuyés tous les systèmes de sécurité mis en place pour les passagers et qui ont accès [...] aux avions qui arrivent et qui décollent. »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « ...Par contre, les gens qui abordent l'avion du côté piste ont un laissez- passer de l'aéroport. Ils ont subi une vérification. Nous connaissons bien ces gens. Nous leur faisons davantage confiance [qu'aux passagers]. Je pense qu'il s'agit là de la différence la plus marquante entre un groupe d'inconnus et un groupe de personnes connues. »

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Si un employé [travaillant côté piste] avait sur lui un couteau, le sauriez-vous? »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « Nous ne le saurions pas. Les employés qui travaillent côté piste ont le droit d'être munis des outils propres à leur métier: il y a toutes sortes de travaux à faire côté piste. Tout cela fait partie de la relation de confiance qu'il faut avoir avec les employés, avec les laissez-passer et les contrôles de sécurité. »

Le sénateur Kenny : « ... Le préposé au chargement des bagages n'a pas besoin de couteau pour faire son travail; tout de même, vous ne le sauriez pas si le préposé en question avait sur lui un couteau, caché dans sa salopette. »

M. Kavanagh : «Non. »

M^me^ France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « ...par exemple, l'autre jour, les membres d'un équipage sont montés à bord d'un

avion où une boîte contenant des couteaux polyvalents était posée sur un des sièges... Cela s'est produit tout récemment. Nous ne savons toujours pas comment cette boîte s'est retrouvée à bord, mais nous pensons que les personnes qui ont accès aux avions, notamment les traiteurs, doivent faire l'objet d'une vérification. »

Séparer le bon grain de l'ivraie

Les aéroports et les compagnies aériennes canadiennes emploient plus de 80 000 employés réguliers ou à contrat. Comme nous l'avons vu plus tôt, le système mise énormément sur ces employés pour assurer la sûreté des transports aériens puisque, si elle peut compléter la vigilance humaine, la technologie ne la remplacera jamais.

Mais il y a un revers à la médaille : ces 80 000 personnes ne sont pas toutes irréprochables. Comme nous le savons, certaines sont associées au crime organisé qui veut avoir accès aux aéroports pour faire transiter des produits de contrebande. Comme nous l'a précisé **l'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, le 24 juin 2002 :**

« Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de

> contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. Un problème particulier concerne la possibilité de conspiration à l'interne, de coercition et d'intimidation des membres de la « communauté » aéroportuaire par des groupes de criminels organisés. Il y a 45 000 personnes qui, aujourd'hui, subviennent aux besoins quotidiens de la communauté aéroportuaire de Toronto et qui s'occupent de ces opérations; or, si le crime organisé réussissait à recruter 1 p. 100 du nombre, cela ferait 450 personnes. »

Il convient toutefois de tenir compte de deux choses. La première, c'est que le crime organisé exploite les défauts de sécurité dans les aéroports canadiens : plus le système comporte de failles, plus ils peuvent voler et plus ils peuvent faire transiter de produits de contrebande.

Que les terroristes soient ou non associés au crime organisé, ils peuvent profiter des mêmes hiatus sur le plan de la sécurité. Cela nous amène à une deuxième chose. Si le crime organisé – élément dont les autorités chargées d'administrer les aéroports canadiens ne parviennent pas à se débarrasser – peut « placer » près de 450 agents ou complices à l'intérieur de l'Aéroport international Pearson, comme l'a suggéré l'inspecteur Landry, est-il improbable qu'au moins deux ou trois sympathisants terroristes, patients et déterminés, infiltrent le système?

Cette possibilité existe sûrement.

Une main de velours dans un gant de fer

Il faut bien reconnaître que les contrôles de sécurité appliqués aux employés permanents ou à contrat des aéroports canadiens laissent beaucoup à désirer. Comme nous l'a indiqué **Paul Lefebvre, président, secteur 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, le 15 août 2002,** les syndicats se sont opposés aux vérifications qu'ils ont fait renverser « il y a quelques années, quand le monde était plus calme et plus paisible ». À l'époque, on considérait que ces vérifications étaient un affront à la dignité des travailleurs. Il demeure que le comité est intimement convaincu de la nécessité de parvenir à un équilibre entre le respect et l'appréciation des travailleurs légitimes et l'élimination de ceux et de celles qui cherchent à exploiter leur lieu de travail à des fins autres que professionnelles.

Dans les premiers témoignages, nous avons constaté que les compagnies aériennes n'avaient aucune idée de ce que leurs employés qui ont accès au côté piste transportent dans leurs sacs, leurs trousses à outil ou leurs gamelles :

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « ... savez-vous si les employés d'Air Canada apportent des matières explosives ou des armes à feu avec eux au travail? »

M. Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle d'Air Canada, Toronto : « Nous n'en savons rien. »

Le sénateur Kenny: « Êtes-vous en mesure de répondre, monsieur Fernie? »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Non. »

Les membres du comité n'ont pas trouvé dans cela l'équilibre souhaitable entre le respect et le bon jugement, surtout à une époque où des passagers et des membres d'équipage doivent former de longues files aux points de contrôle de sécurité pour se faire éventuellement confisquer coupe-ongles et coquelicots du Jour du souvenir. Pire encore, cela nous semble être une approche relâchée par rapport à ce que devrait être le véritable souci de la sécurité aux aéroports. Selon M. Kavanagh, la non imposition des fouilles de sécurité s'inscrit dans le cadre de la « relation de confiance » que les autorités doivent instaurer

avec les employés des aéroports qui ont obtenu leur côte de sécurité.

Un programme d'attestation de sécurité qui fonctionne... parfois

Les attestations de sécurité du personnel sont réalisées une fois tous les cinq ans, quand les autorités les entreprennent à temps. Les vérifications effectuées alors ne se font pas sur le terrain, mais portent sur les dossiers. Ainsi, la GRC consulte sa base de données pour voir si l'intéressé fait l'objet d'accusations ou de condamnations au pénal. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) vérifie sa base de données pour déterminer si l'intéressé constitue un risque connu sur le plan de la sécurité. Quant à Transports Canada, il vérifie les dossiers de résidence, d'emploi et de crédit.

Si aucun voyant ne passe au rouge, la relation de confiance est établie ou maintenue. Comme l'a reconnu **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada, le 27 novembre,** le SCRS n'effectue normalement pas de vérification sur le terrain dans le cas des employés potentiels et « un bon bilan n'est pas nécessairement une indication de bonne conduite à l'avenir [...] Ce n'est pas un système à toute épreuve, et nous cherchons évidemment à l'améliorer ».

À SIGNALER : Huit des dix trafiquants arrêtés il y a deux ans pour conspiration dans une affaire d'importation de stupéfiants en provenance de Jamaïque travaillaient à l'aéroport Pearson et avaient passé les vérifications de sécurité.

Des laissez-passer... qui en laissent trop passer!

Si l'on peut dire des contrôles de sécurité du personnel qu'ils ne sont pas parfaits, on peut sûrement affirmer que les systèmes de laissez-passer des employés fréquentant les zones à accès restreint des aéroports canadiens sont à la fois relâchés et primitifs. Primitifs parce que dans certains aéroports, on utilise des laissez-passer à lecture électronique plutôt que biométrique. Il est donc possible de les reproduire à peu de frais dans n'importe quel centre de photocopie du coin. Ils sont relâchés parce que nous avons appris que, trop souvent, les travailleurs peuvent franchir les points de contrôle sans susciter une grande attention.

Il existe aujourd'hui d'excellents système de contrôle des laissez-passer reposant sur le balayage du pouce ou de l'iris, et dont les paramètres d'identification peuvent être annulé électroniquement n'importe quand. Jusqu'ici, cependant, ces systèmes ne sont pas largement utilisés dans les aéroports

canadiens. Il y a des agents de sécurité vigilents qui prennent les vérifications très au sérieux, même dans le cas de relations, mais d'après les témoignages que nous avons recueillis, ils ne sont pas foule.

Il y a aussi le problème du personnel temporaire. Certains de ces travailleurs, considérés comme employés réguliers, peuvent pénétrer dans des zones à accès restreint avant que leurs antécédents n'aient été vérifiés par le SCRS, le CIPC (Centre d'information de la police canadienne) et Air Canada. Pour travailler dans ces zones, ils doivent absolument être accompagnés de personnes dûment autorisées et en possession de leur laissez-passer. Toutefois, le comité a appris qu'il arrive qu'un seul employé autorisé soit responsable de cinq ou six employés non autorisés, ce qui peut paraître beaucoup si un seul de ces travailleurs ou moins a l'idée de jouer les saboteurs.

Il y a aussi la question de la contrefaçon. Des laissez-passer dans les aéroports canadiens ont-ils effectivement été contrefaits? Pas souvent, à en croire **Paul Kavanagh de Transports Canada** qui nous a déclaré, **le 24 juin 2002** : « À l'heure actuelle, rien ne nous donne à croire qu'il y a une abondance de laissez-passer contrefaits. [...] Je ne veux pas donner trop d'information sur la façon dont les gens peuvent fabriquer des laissez- passer ». Le même témoin devait plus tard reconnaître : « Toute mesure permettant d'améliorer le système de laissez-passer serait la bienvenue ».

Peut-on parler ici de culture de la sécurité?

Trop souvent, les laissez-passer ne sont simplement pas vérifiés. Même quand ils le sont, dans la plupart des aéroports il est simplement question de vérifier la ressemblance de la photo avec le porteur et de collationner le numéro du laissez-passer avec une liste de numéros déclarés expirés. Autrement dit, on s'assure que le numéro du laissez-passer ne correspond pas à un « mauvais numéro ». ***Que se passe-t-il donc en cas de contrefaçon ou d'un numéro qui n'est ni légitime ni expiré?*** Aussi incroyable que cela puisse paraître, le système n'est pas conçu pour repérer ***les numéros contrefaits***.

Quand un employé quitte son emploi à l'aéroport, il doit rendre son laissez-passer à son employeur. Il peut arriver que certains employeurs comme Canada 3000 n'existent plus. Dans ce cas, il appartient à Transports Canada d'essayer de récupérer les laissez-passer. Or, dans le cas de Canada 3000, un grand nombre de ces documents manque encore. Combien d'employés ont quitté leur emploi à l'aéroport sans remettre leur laissez-passer?

Selon **William Elliott de Transports Canada (2 décembre 2002) :** « Malheureusement, la réponse est que je ne sais pas ».

(M. Elliott ne s'est pas montré disposé à répondre à toutes les questions des membres du comité, mais il a suscité leur admiration pour l'intelligence et la franchise dont il a fait preuve dans la plupart de ses réponses.)

M. Elliott a commenté le projet d'amélioration des laissez-passer de Transports Canada, projet qui a été fort bien accueilli si ce n'est que son accouchement semble être long et douloureux :

> **M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « Transports Canada a examiné plusieurs systèmes biométriques. [...] mon ministère a investi considérablement dans des systèmes d'identification par empreinte digitale automatisés. Nous avons également fait un peu de travail sur la reconnaissance rétinienne. L'Agence douane et revenu Canada a investi dans cette technologie. [...] Je m'attends à ce que le nouveau système soit en place dans un an environ. »
>
> (PLUS LOIN) « ... nous n'avons pas encore de plan de travail très détaillé, nous sommes en train de l'élaborer. »
>
> (PLUS LOIN) « Cela reste à décider, mais je m'attends à ce que les aéroports continuent à émettre les cartes d'accès à leurs propres installations. L'ACSTA émettra probablement les laissez-passer qui permettent aux personnes d'accéder aux zones réglementées dans plusieurs aéroports. »

> (PLUS LOIN) « Personnellement, j'aimerais que l'on en vienne à un système où l'employé reçoit une carte comprenant des marques biométriques. Cette carte serait reliée à une base de données [centralisée] et à un système de contrôle de l'accès dans les aéroports. »

Le comité est en faveur d'un système de laissez-passer national et centralisé. Quitte à ce que les autorités aéroportuaires locales conservent le droit d'émettre des laissez-passer aux employés locaux, l'émission de ces documents doit se faire selon des normes nationales, à partir d'une base de données également nationale.

Qui dit « aléatoire », dit au petit bonheur la chance

Outre la lenteur constatée dans l'application de cette réforme, le principal grief du comité tient à la déclaration du **ministre des Transports qui préfère que l'on effectue des vérifications aléatoires des travailleurs au moment où ils pénètrent dans les zones à accès restreint plutôt que des vérifications systématiques du genre de celles auxquelles on soumet les passagers.**

Pour M. Collenette, qui a témoigné devant le comité le 2 décembre 2002, il serait toujours possible d'ordonner des contrôles d'accès systématiques dans des périodes où la menace est extraordinaire, mais cela n'est pas envisagé dans des périodes normales : « ***Je regrette d'avoir à dire cela lorsqu'on***

***parle de sécurité, mais il s'agit ici de faire une analyse coûts-bénéfices. On ne peut pas consacrer des crédits illimités à tous les problèmes.* »**

Il convient, ici, de faire à nouveau remarquer que Transports Canada ne s'est absolument pas montré intéressé à améliorer la sécurité associée aux employés du côté piste avant que d'autres témoins du comité ne se soient plaints du caractère inadapté et injuste du système actuel. Le comité recommande que le ministre évalue sans tarder les coûts que représenterait un contrôle systématique de tous les employés à l'entrée des zones à accès restreint. **Le ministre n'a pas, dans son témoignage, prouvé que de tels contrôles seraient prohibitifs.**

Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

> **Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, GRC, 24 juin 2002 :** « Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

M. Jacques Duchesneau, président et PDG, Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, 25 novembre 2002 : « Je pense que le contrôle aléatoire présente des avantages. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie. Nous tenons à ce que cette industrie reste en affaires. Nous pouvons faire des contrôles quotidiens systématiques mais ce serait très coûteux. Il faut donc adopter une approche très dosée. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :
« ...nous devons considérer qu'ils se muniront d'autres armes, dont des armes à feu ou des explosifs placées à l'avance dans l'avion sans être passées par les contrôles de sécurité destinés aux passagers. [...] ALPA est d'avis que l'un des éléments essentiels au bon fonctionnement d'un système de sécurité visant à déjouer les attaques terroristes serait de se préoccuper de contrôler l'accès aux avions — en d'autres termes, seules les personnes clairement identifiées qui auraient une raison d'y être pourraient se trouver à proximité ou dans l'avion, c'est-à-dire le personnel de l'aéroport ou de la compagnie, les membres de l'équipage, les employés de l'entretien ou les passagers. Toutefois, la tendance actuelle est d'assurer la sécurité uniquement par les points de contrôle de sécurité pour les passagers, les membres d'équipages et d'autres personnes qui ont accès à l'avion en

passant par des points de filtrage [au pré-embarquement]. »

Le sénateur LaPierre, 15 août : « Avez-vous dit que vos boîtes à lunch et vos sacs à dos et autres objets que vous amenez au travail étaient inspectés comme si vous étiez un passager? »

M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste] : « Chaque jour? Non. »

Le sénateur LaPierre : « Une fois par mois? »

M. McLeod : « Une fois de temps à autres. »

Le sénateur Meighen : « Nous essayons de découvrir si cette vérification est rigoureuse ou pas. »

(PLUS LOIN) **M. McLeod** : « À mon avis, non, elle n'est pas rigoureuse du tout. »

Le sénateur Meighen : « Elle n'est pas rigoureuse? »

M. McLeod : « Non. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International, 14 août 2002 :
« Nous savons depuis longtemps que certaines personnes, très certainement des terroristes, volent des uniformes et des pièces d'identité de pilotes. Il est grand temps d'adopter un système empêchant un imposteur d'avoir accès à un avion. [...] Tous les employés d'aéroports, les agents des forces de l'ordre, les membres d'équipage et ceux devant avoir accès à l'avion devraient faire l'objet d'une inspection électronique et biométrique dès que possible [...] nous sommes étonnés et exaspérés de constater cette anomalie. Il n'est pas logique que d'une part on effectue des vérifications complètes, tandis que de l'autre on n'en fasse pas du tout. »

Le sénateur Meighen, 24 juin 2002 : « Pourriez-vous me dire si votre effectif aurait déjà été infiltré par des groupes criminels organisés? À votre avis, des groupes de ce genre cherchent-ils actuellement à infiltrer votre effectif? »

M. Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle, Toronto, Air Canada : « Pour le moment, je ne suis pas au courant d'infiltration réelle ni de tentative d'infiltration de notre organisation. »

M. Fleshman: « ... je ne suis au courant d'aucune tentative antérieure ou actuelle pour infiltrer notre organisation. »

Le sénateur Kenny : « ...Et monsieur Fernie? »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Oui, je suis au courant d'un incident de ce genre [...] qui a fait l'objet d'une importante couverture médiatique il y a deux ans [...] la Gendarmerie royale du Canada et les services de sécurité d'Air Canada ont mené une enquête conjointe sur la possibilité de complicité interne pour l'importation de stupéfiants depuis la Jamaïque. »

M. Richard Balnis, agent de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 : « ...il semble que le ministre a confié le dossier [du contrôle des employés accédant au côté piste] à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, mais apparemment, les vérifications ne sont faites que de façon aléatoire, ce qui ne change en rien la situation actuelle. Nous attendons d'obtenir de plus amples détails, mais cette mesure semble bien insuffisante. »

[...]

« ... des consultants embauchés par Transports Canada l'ont confirmé — à ce que chaque personne qui entre dans la zone stérile subisse une vérification. Il s'agit d'un poste de vérification distinct de celui des passagers, mais il demeure que chaque personne qui entre dans la zone est fouillée afin de s'assurer qu'elle n'emporte rien pouvant causer des problèmes. Tout ce que nous demandons, c'est l'équité. »

Le sénateur Meighen, 15 août 2002 : « Mon point est le suivant: si le préposé à l'entretien se révèle être un vilain personnage et que vous quittez, vous ne le verrez pas placer quelque chose sous un siège. »

M. Rob Deemert, sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [préposés au nettoyage des avions] : « Nous avons reçu l'instruction, pour tous les vols vers DCA, de surveiller tout. »

Le sénateur Kenny : « Mais pour les autres vols, vous quittez et vous ne surveillez pas tout? »

M. Deemert : « Nous faisons seulement la fouille. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IV :

IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :

- **être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;**
- **pouvoir être annulés par l'ACSTA;**
- **pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.**

IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :

- **être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;**

- **expirer automatiquement après trois ans;**

- **pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.**

IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

V. Contrer la menace d'activités subversives entreprises depuis la périphérie immédiate d'un aéroport

> **Témoin nº 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 :** [TRADUCTION] : « Prenez la carte de l'aéroport et vous verrez que de très gros bâtiments sont attenants aux aires de trafic; ils touchent presque les pistes et beaucoup longent même les voies de circulation. On y trouve des transitaires, des prestataires de service à l'aéronautique commerciale, comme mon entreprise, des ateliers de maintenance et de remise à neuf des avions, ainsi que toutes les sociétés de service. Une grande partie de ces bâtiments, qui donnent directement sur les aires de trafic, regorgent de gens dont les antécédents de sécurité n'ont pas été vérifiés, qui n'ont pas de laissez-passer, qui n'ont aucune côte de sécurité [...] Ces gens là ont directement accès aux avions. Ils n'ont jamais fait l'objet d'aucune vérification d'antécédents ni d'aucun contrôle de sécurité... »

La question de la sécurité à l'extérieur de l'aérogare est très préoccupante pour les membres du comité. Des témoins nous ont dit que des véhicules et des personnes (comme le personnel d'entretien et de maintenance, les employés des services de

traiteur et des transitaires) sont regroupés à proximité des aires de trafic et des voies de circulation. Or, ces gens-là n'ont reçu aucune autorisation de sécurité. Le témoin cité ci-dessus, qui exploite une compagnie d'aviation dans un bâtiment attenant à l'aérogare d'un très gros aéroport, devait ajouter [TRADUCTION] :

> « ... rien de ce qui se fait au portail ne permet ni de mettre le problème en exergue ni de le régler. Le problème est constitué par les camions, les voitures et les personnes qui, à raison de milliers de rotations annuelles, ont accès aux aires de trafic pour l'entretien des avions. Le plus souvent, il s'agit d'employés munis de laissez-passer, mais ne vous imaginez surtout pas que tous les véhicules ou tous les laissez-passer sont contrôlés. »

En plus de tout cela, il y a le problème des entreprises situées à l'extérieur des terrains d'un aéroport mais dont les employés livrent directement aux avions, qui de la nourriture, qui du fret et qui du carburant.

Les équipages qui effectuent des vols à horaire fixe et les employés au sol des aéroports canadiens ne sont pas les seuls à avoir accès aux avions à proximité des aérogares. Voici d'autres personnes qui, elles aussi, ont accès aux avions :

- Employés ou visiteurs d'entreprises ayant une base dans le périmètre de la zone à accès restreint d'un aéroport

- Équipages et passagers d'aéronefs privés

- Personnel chargé de livrer le courrier et transitaires
- Avitailleurs et traiteurs
- Ouvriers de la construction

Certaines de ces personnes n'ont pas de laissez-passer et d'autres ne sont jamais contrôlées. En novembre 2002, les contrôles n'étaient effectués que de façon aléatoire ce qui, pour le comité, veut dire peu fréquemment.

Riverains des aéroports ayant un droit d'accès aux aires de trafic et aux pistes à titre de courtoisie

On trouve, à l'intérieur et à l'extérieur des grilles d'enceinte de la plupart des aéroports, un grand nombre d'entreprises dont le personnel a facilement accès aux aires de trafic et aux pistes. Il s'agit des ateliers d'entretien, de maintenance et de remise à neuf des avions, des services de transitaires, des traiteurs et des sociétés de transport à la demande. Toutes ces opérations sont vitales à la vie économique d'un aéroport, mais elles constituent aussi le maillon le plus faible de la chaîne de sécurité au sol.

Ces bâtiments, qui donnent directement au côté piste – c'est-à-dire aux aires de trafic et aux voies de circulation auxquelles on a accès par les portes arrières qui ne sont pas gardées – sont fréquentées par toutes sortes d'employés et de visiteurs dont les antécédents de sécurité n'ont pas été correctement vérifiés et par d'autres qui n'ont aucune côte sécuritaire.

Ces entreprises n'ont à se conformer à aucune véritable procédure officielle en matière de contrôle à l'accès au côté piste, procédure qui permettrait pourtant de s'assurer que les employés non munis d'un laissez-passer pour les zones à accès restreint ne s'aventurent pas sur les aires de trafic ou sur les pistes. Les passagers des avions privés, des avions d'affaires et des avions nolisés ne sont pas contrôlés avant leur embarquement, pas plus que leurs bagages à main.

Il n'est pas ici uniquement question de sociétés exploitant des avions-navettes petits porteurs, puisque certaines, comme Federal Express, Skyservices et Air Transat, exploitent de gros avions de ligne du genre Boeing-727 et Airbus A-320.

Transports Canada prétend surveiller la situation pour s'assurer que les autorités aéroportuaires mettent en œuvre les mesures de sécurité nécessaires afin d'éviter que toute personne non munie d'un laissez-passer puisse entrer dans un bâtiment situé à l'intérieur d'une zone à accès restreint, que ce soit pour y travailler ou pour y faire une visite :

> **M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2004 :** « Nous contrôlons les zones que nous réglementons et exerçons une surveillance du processus mis en place à l'intention des personnes qui passent de la zone non réglementée à la zone réglementée. »

Ce type de surveillance semble essentiellement consister à vérifier les « dossiers d'inspection » des entreprises visées.

Nous avons également appris que, pour être autorisés à pénétrer dans le périmètre de sécurité d'un aéroport, les véhicules doivent afficher un permis émis par les autorités aéroportuaires. Leurs occupants doivent avoir un motif valable de se trouver à bord et doivent être autorisés à passer de l'autre

côté de la clôture. Toutefois, le respect de ces critères d'accès fait rarement l'objet d'une vérification :

> **Témoin nº 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 :**
> [TRADUCTION] : « Il y a un garde et une barrière [...] à hauteur de la voie de circulation kilo [à l'Aéroport international Pearson]. Il y a donc là un garde, un monsieur très gentil je pense, mais qui je surprends le plus souvent en train de sommeiller. Il n'est même pas tenu d'aller au pied d'un avion et de dire au pilote : Arrêtez tout, je veux faire une inspection! »
>
> **Le sénateur Kenny** : « Est-ce qu'il arrête les voitures? »
>
> **Le témoin nº 2 :** « Il peut le faire! »
>
> **Le sénateur Kenny** : « Est-ce que vous l'avez déjà vu arrêter une voiture? »
>
> **Le témoin nº 2 :** « Non! »
>
> **Le sénateur Kenny :** « Et vous, témoin nº 1, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »

Le témoin nº 1 : « Je suis déjà passé dans le coin et je ne l'ai jamais vu quitter sa guérite. Comme l'a indiqué le témoin nº 2, il passe le plus clair de son temps à dormir. »

Le sénateur Kenny : « Témoin nº 3, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »

Le témoin nº 3 : « Je suis d'accord avec ce que viennent de dire ces messieurs. Je ne l'ai jamais vu arrêter une voiture. »

Dans cet exemple, il s'agit bien d'un portail *gardé*. Or, tous les portails, toutes les portes et tous les passages ne sont pas gardés.

Les membres du comité estiment que les mêmes normes de sécurité que celles concernant l'aérogare principale devraient être appliquées à l'accès aux aires de trafic, depuis la périphérie. On pourrait toujours affirmer qu'à cause de l'absence de sécurité dont elles font l'objet, ces mouvements font courir plus de risque au public voyageur que ceux intervenant dans l'aérogare principale.

À quoi sert-il donc de verrouiller la porte de devant si les portes de côté et de derrière sont quasiment grand ouvertes?

Cas des aéronefs privés

> **Témoin nº 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002** [TRADUCTION] : « . . . Mon plus gros avion – quand il a les pleins faits – pourrait occasionner des dégâts considérables. Ce n'est pas un B-767, mais il pourrait sûrement détruire un édifice dans cette ville. »

Les aéronefs privés vont et viennent régulièrement aux aéroports canadiens, mais ils font l'objet de très peu de surveillance, hormis celle du contrôle de la circulation aérienne. Rares sont les aéroports où les contrôleurs aériens informent les agents des douanes et de l'immigration de l'arrivée imminente d'aéronefs privés pour permettre la tenue d'une inspection aléatoire. Dans certains aéroports, les pilotes sont tenus de signaler leur arrivée en contactant un service téléphonique spécial. Cependant, l'application de ces dispositions se fait au petit bonheur la chance, comme l'illustrent les échanges suivants :

M. Norman Sheridan, directeur, Opérations passagers, Agence des douanes et du revenu du Canada, 24 juin 2002 : « Les avions privés sont tenus de signaler leur arrivée au centre de déclaration par téléphone. »

Le sénateur LaPierre : « Supposons qu'ils ne le font pas. »

M. Sheridan : « Vous dites qu'une personne atterrit et quitte l'appareil sans faire de déclaration? »

Le sénateur LaPierre : « Est-ce que cela se produit... ? »

M. Sheridan : « Cela se produit. [...] Quand les tours de contrôle ont été privatisées et confiées à NAV Canada, on a cessé de fournir aux douanes les renseignements concernant un appareil qui parcourt les divers secteurs et franchit les points de contrôle de la circulation aérienne.

> [...] La situation n'a pas été corrigée depuis le 11 septembre, sénateur. Toutefois, on m'a fait comprendre que l'administration centrale tient actuellement des discussions avec divers organismes et ministères. [...] Il [le commissaire délégué] envisage la possibilité de travailler avec Transports Canada pour trouver un moyen de rétablir la transmission de cette information aux douanes. »

M. Sheridan s'était engagé à informer le comité sur l'évolution de ces discussions. Ainsi, à la fin décembre, il nous indiquait que **NAV Canada continue de ne pas signaler l'arrivée des vols aux agents de l'ADRC.**

Non seulement NAV Canada n'informe pas systématiquement les services des douanes et de l'immigration de l'arrivée de vols privés, mais ces services ne dépêchent pas toujours des agents pour accueillir les avions en question et les inspecter après avoir été informés de leur arrivée :

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 : « Nos règlements n'exigent pas de filtrage des passagers sur des avions d'affaires, mais nous exigeons un registre contenant les noms des personnes qui voyagent à bord de l'avion. Ainsi, les entreprises consignent les noms plutôt que de soumettre les personnes à un processus de filtrage. »

Le sénateur Day : « Elles examinent aussi les effets qu'elles apportent à bord? »

M. Kavanagh : « On n'exerce aucun contrôle là-dessus. Là également, c'est à l'exploitant de le faire. Nous disons toujours aux entreprises qu'elles doivent connaître leurs passagers. Elles ont leurs propres procédures internes. »

Le comité estime que les aéronefs privés bénéficient, dans les aéroports canadiens, de privilèges qui sont contraires aux normes de sûreté, et encore plus à une sécurité stricte. Il s'agit là d'une grave négligence dans un domaine où le gouvernement prélève 1,2 milliard de dollars auprès d'*autres* voyageurs pour contrer la menace que les terroristes continuent de faire peser sur nous.

S'il est admis que rien ne peut arrêter des terroristes déterminés d'accéder à un avion privé (que ce soit pour le détourner, le voler ou s'y cacher en vue d'accéder ensuite à des passagers ou à des bagages devant se retrouver dans des avions gros porteurs stationnés à un aéroport canadien), les autorités devraient prendre les dispositions pour que les passagers et les bagages des avions privés soient contrôlés au même titre que ceux des vols réguliers.

Les appareils privés au départ de n'importe lequel des 89 aéroports placés sous le contrôle de l'ACSTA ne devraient pas être autorisés à décoller avant que passagers et bagages n'aient été fouillés. Les avions privés en provenance de n'importe quel autre aéroport, qu'il s'agisse de pistes privées au Canada ou d'aérodromes étrangers, devraient être fouillés après l'atterrissage. Ces appareils se retrouvent du côté piste des grands aéroports canadiens sans que le public voyageur ait la garantie qu'ils ont été contrôlés.

Les courriers des postes et les transitaires

Le comité a appris que le personnel de la Société canadienne des postes n'est pas fouillé quand il livre le courrier dans les zones où se trouvent les avions de transport de passagers. Ces employés ont bien sûr tous fait l'objet d'une vérification de sécurité avant d'être employés par la société d'État. En revanche, rien n'exige que le personnel des transitaires qui travaille dans le périmètre des aérogares subisse de tels

contrôles. Comme l'a indiqué un témoin, tous ces gens ont aussi accès aux avions de transport de passagers :

> **Témoin nº 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002** [TRADUCTION] : « Certains transitaires se trouvent à un coin de rue seulement de l'aéroport, là où sont situés les exploitants du côté nord. Les employés de ces transitaires n'ont pas besoin de passer devant un policier pour se rendre sur les pistes ou à l'aérogare et pour y transporter éventuellement des substances dangereuses.
>
> Si une seule de ces personnes était mal intentionnée, il lui suffirait de glisser une enveloppe contenant des substances dangereuses ou de placer un petit dispositif dans un colis qui se retrouverait ensuite dans un conteneur, puis dans la soute d'un avion d'Air Canada et. . . boom! »

Aucun contrôle des antécédents n'est effectué dans le cas des employés des transitaires, même pas de ceux qu'on appelle les « transporteurs connus » et qui ont généralement une bonne idée des vols à bord desquels leurs colis seront acheminés vers d'autres villes, selon un horaire établi d'avance.

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Croyez-vous qu'il est quelque peu illogique que le SCRS effectue des vérifications et que les autorités établissent si les gens qui travaillent autour des avions ont un casier judiciaire, mais que les personnes qui s'occupent des colis soient soumises à des contrôles relativement moins stricts? »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « ... Il faut établir une limite, déterminer qui fera ou ne fera pas l'objet du programme d'autorisation. Il y aurait un accroissement exponentiel du nombre s'il fallait aller du côté des entreprises qui approvisionnent les transporteurs. »

Le comité estime que le fait d'imposer de véritables contrôles des antécédents de sécurité aux employés d'entreprises qui fréquentent sans problème les zones à accès restreint des aéroports canadiens, n'a pas à coûter quoi que ce soit ni au contribuable ni au public voyageur.

Les aéroports sont sources d'intéressants profits pour les entreprises qui peuvent avoir accès aux zones restreintes. Il n'y a aucune raison pour que les sociétés ayant un accès « illimité » à ces aéroports n'assument pas les coûts associés aux vérifications des antécédents de sécurité de leurs employés.

Il semble exister de sérieux travers sur le plan de la sécurité à l'intérieur des zones à accès restreint et hors des aérogares. Les personnes qui travaillent dans ces zones ou qui y ont accès devraient être soumises aux mêmes mesures de sécurité que les employés travaillant sur place. Il convient de soumettre les particuliers et les sociétés fréquentant ces zones à des vérifications de sécurité appropriés. Il faudrait installer un système de surveillance afin de suivre les déplacements des véhicules à l'intérieur du périmètre de sécurité. La sécurité dans cette zone devrait être assurée par l'application d'un système de laissez-passer prolongé par la fouille de chaque véhicule et particulier avant son entrée dans la zone de sécurité.

Le comité a pris note que le Comité consultatif sur la sûreté aérienne a recommandé à Transports Canada de réévaluer l'adéquation des normes et des pratiques actuelles applicables aux périmètres de sécurité des aéroports. Nous sommes tout à fait d'accord.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section V :

(Cette recommandation est reprise de la section IV)
IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

(Cette recommandation est reprise de la section IV)
IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

(Cette recommandation est spécifique à la section V)
V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne sont pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.

VI. Menace d'attaques terroristes lancées contre des avions depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport

Pour clore ce volet, le comité tient à traiter du risque d'attaque terroriste lancée depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport. L'attaque récente menée par des terroristes contre un avion de ligne à l'aide de lance-missiles portatifs nous rappelle à quel point il est nécessaire d'améliorer la sécurité au voisinage des aéroports. Le comité croit, par-dessus tout, **que la pratique qui consiste à permettre aux observateurs d'avions et à leurs véhicules de se regrouper au deux extrémités d'une piste, même si c'est en dehors de l'aérodrome à proprement parler, est la porte ouverte à la catastrophe.**

Le comité est conscient de la menace que font planer sur l'aviation civile les milliers de missiles sol-air lancés à l'épaule, équipement que l'on peut facilement se procurer sur le marché de l'armement. Au décollage comme à l'atterrissage les trajectoires de vol des avions se trouvent à portée de tels missiles pendant plusieurs kilomètres.

Il coûterait environ 3 millions de dollars l'unité pour équiper les avions commerciaux de système de contre-mesure susceptibles de dévier de tels missiles. Il est évident que Transports Canada doit continuer de surveiller les risques et les coûts, mais le comité ne recommande pas ces dépenses pour toute la flotte civile canadienne... même pas pour la plupart de la flotte.

RECOMMANDATION DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VI :

Aucune recommandation en ce moment.

VII. Amélioration des services de police aéroportuaire

Le comité entretient plusieurs préoccupations en ce qui concerne les services de police dans les aéroports, notamment : la fragmentation des services en question; la réduction des effectifs policiers; le déploiement de policiers aux points de contrôle de sûreté et la nécessité de créer un seul organisme de police fédérale omnipotent.

Tout d'abord, d'après les témoignages que nous avons recueillis lors de nos missions d'étude aux aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver, il ressort que les effectifs des détachements policiers dans les aéroports canadiens sont insuffisants. En outre, bien que de nombreux témoins aient déclaré que les corps policiers locaux chargés de mener les enquêtes criminelles dans ces aéroports effectuent du bon travail, ***on ne sait pas toujours très bien, dans les grands aéroports, quel service policier a compétence en cas d'urgence associée à la sûreté, ni quel degré de collaboration et de coordination règne entre les différents services.***

Dans les provinces où la GRC a compétence, les responsabilités sont généralement mieux définies. Mais ailleurs, comme en Ontario et au Québec, la GRC est chargée d'intervenir en cas d'infraction à une loi fédérale, comme des actions du crime organisé ou des actes terroristes dans les aéroports, tandis que les corps policiers locaux sont chargés de cas comme les

agressions et les infractions au code de la route. Enfin, un personnel de sécurité à contrat s'occupe de tout le reste. Tout cela ne simplifie pas l'attribution des responsabilités en cas d'urgence.

L'**inspecteur Sam Landry**, responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson, a envoyé une liste de 56 organismes **[annexe V]** investis de pouvoirs réglementaires ou de pouvoirs d'application de la loi dans le secteur qui relève de sa compétence. Les principaux corps policiers sont les suivants : GRC (chargée d'appliquer les lois fédérales), la police régionale de Peel (qui se charge principalement des enquêtes criminelles), le service de police de Toronto, la police provinciale de l'Ontario et des représentants des corps policiers de Halton, de York, de Hamilton Wentworth et de Niagara, auxquels il faut ajouter la police militaire. Tout d'abord, le comité craint qu'à cause de la présence d'autant de corps policiers dans un seul aéroport, la coordination, la coopération et l'échange d'information fassent défaut dans la prestation des services de sécurité.

> Selon le **témoin nº 3,** ex-responsable d'une escouade antidrogue comptant 28 ans d'expérience au sein de la police, et que le comité a interrogé à huis clos le 24 juin 2002 [TRADUCTION] :
>
> « Ce que je retiens de l'Aéroport Pearson, c'est que les différents organismes d'application de la loi se livrent une lutte intestine, comme les douanes, la GRC, la police de Toronto, celle de Peel et la province

provinciale de l'Ontario. Personne ne veut partager avec les autres et tout le monde veut avoir le beurre et l'argent du beurre. C'est la mentalité qui règne et il va falloir la combattre. »

Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « ... je crois que nous cherchons à mettre sur pied un groupe de personnes qui établiront la norme et veilleront à ce qu'elle soit appliquée à l'échelle du pays sans égard à l'entrée en fonction de nouveaux chefs de police. C'est ce que nous voulons. Nous voulons que, dans tous les aéroports, les activités policières et les contrôles soient menés d'une manière précise et que les mesures de sécurité soient les mêmes. »

À menaces grandissantes, effectifs policiers décroissants

De façon générale, **l'effectif combiné de policiers en service à Pearson (détachés par les divers corps policiers présents sur place) est passé de 290 en 1995 (à l'époque où la GRC s'occupait de la quasi-totalité des services policiers dans les aéroports) à 162 (59 de la GRC, 93 de la police régionale de Peel et 10 des autres corps).** Ce déclin est notoire étant donné qu'en 1995, le terrorisme n'était pas perçu comme présentant le même danger qu'aujourd'hui et que les divers groupes du

crime organisé ne collaboraient pas encore entre eux pour déjouer la sécurité dans les aéroports. En outre, l'inspecteur Landry nous a ostensiblement fait remarquer que, dans le même temps où la présence policière accusait un déclin, **le trafic passager augmentait de plus de 100 p. 100 et l'on prévoit même qu'il doublera encore une fois dans les dix prochaines années.**

Le 2 décembre 2002, le commissaire adjoint de la GRC, Garry Loeppky, nous indiquait que la diminution des besoins en effectif était sans doute due au gain d'efficacité technique et à la mise sur pied d'équipes multifonctionnelles. Invité à nous dire s'il y avait tout de même suffisamment de policiers à Pearson, il nous a répondu qu'il y en avait assez pour la sécurité et la sûreté aériennes, mais que l'aéroport gagnerait à avoir plus de personnel pour assurer les autres fonctions. Les membres du comité se sont demandés, à la fin du témoignage du sous-commissaire, si celui-ci avait voulu parler d'un effectif accru pour combattre le crime organisé, comme l'avait indiqué **l'inspecteur Sam Landry le 24 juin 2002**; rappelons que le crime organisé est un grand problème à l'Aéroport Pearson :

> « Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

Un seul corps policier pour la sûreté aéroportuaire?

Le comité a pris note des avis divergents exprimés par ses témoins quant à la nécessité de mettre sur pied un organisme national pour assurer les services policiers dans les aéroports. Il pourrait s'agir de la GRC seule ou des corps locaux ou régionaux déployés en renforcement de la GRC.

Il y a de bonnes raisons pour soutenir la mise sur pied une police nationale des aéroports, organisme dont les membres subiraient une formation normalisée en matière de sûreté. Une telle organisation, axée sur la lutte contre le terrorisme et contre le crime organisé, favoriserait une plus grande coordination d'action et mettrait fin aux conflits de compétence. Si la GRC était désignée pour assurer la sécurité dans tous les aéroports canadiens, la population aurait la certitude que les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires ne lésinent pas sur la protection policière, par souci d'économie.

L'Association des pilotes d'Air Canada a prêché en faveur de l'application de normes nationales pour les services policiers dans les aéroports, mais elle préfère que l'on maintienne les corps policiers locaux qui connaissent bien la situation sur place. Dans tous les cas, les services locaux de police pourraient continuer à rendre des services fort appréciables dans les

aéroports, mais le comité en est venu à la conclusion **que toutes les questions de sûreté devraient être confiées à la GRC.**

Le comité craint qu'en l'absence de normes nationales, d'une formation nationale et d'une police nationale des aéroports, certains aéroports ne relèguent les questions de sécurité aux oubliettes et que la coordination nationale dans la lutte contre le terrorisme n'en souffre.

Il convient de remarquer qu'en réponse aux recommandations du Comité consultatif sur la sûreté aérienne, Transports Canada travaille à la mise au point de normes de formation et de procédures améliorées pour les corps policiers actuellement présents dans les aéroports. Pour cela, le ministère consulte les différents intervenants afin de déterminer le genre d'intervention policière nécessaire pour assurer la sécurité dans les aéroports et réexamine les besoins sur ce plan dans les aéroports en général.

Le comité admet que différents services policiers doivent être offerts dans les grands aéroports internationaux, comme la supervision des stationnements, la prévention du crime dans les secteurs publics, les patrouilles aux points de contrôle, la lutte contre les stupéfiants et le soutien technique apporté au personnel des douanes et de l'immigration, pour ne citer que ces exemples.

Malheureusement, l'enchevêtrement des compétences, des priorités et des ego ne sont sûrement pas favorables à une amélioration de la sûreté dans les aéroports canadiens. Le

gouvernement fédéral doit insuffler un peu de clarté dans tout cela en instaurant, pour le moins, une norme commune en matière d'action policière dans tous les grands aéroports du pays.

Le comité croit que tous les services policiers touchant à la sécurité des passagers, du fret et des appareils doivent être confiés à la GRC, dans tous les aéroports, quitte à ce que la Gendarmerie confie une partie de ces services à contrat.

Autres témoignages que le comité a recueillis à propos des services policiers dans les aéroports du Canada :

> **Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, 24 juin :** « Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. [..] Le souci principal, pour nous tous, c'est l'activité criminelle que nous avons repérée à l'aéroport de Toronto, en rapport avec des organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les

motards hors-la-loi. Nous avons également repéré des cellules d'individus qui s'adonnent à des activités illégales de concert avec des homologues à l'étranger. »

William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 : « ... il faut étendre la présence policière au-delà de ce qui est prévu à l'heure actuelle. Les principaux aéroports internationaux du Canada ont déjà des policiers sur place. D'autres aéroports canadiens font l'objet d'évaluations des besoins en matière de présence policière. Transports Canada travaille avec l'ACSTA et le Conseil des aéroports du Canada afin d'y donner suite. »

Témoin nº 1, ex-superviseur des services de renseignement au sein d'un corps policier, 24 juin 2002 [TRADUCTION] : « À Pearson, on est un peu en présence du syndrome d'agrandissement des fiefs. Il y a une unité d'enquête à l'aéroport. La police de Toronto, la police régionale de Peel et d'autres corps policiers sont également présents. Ce genre de chose ne devrait pas arriver dans le domaine de l'application des lois et les divers organismes du renseignement devraient s'échanger les informations qu'ils recueillent. »

M. Iain Fernie, sécurité régionale, directeur des Opérations, Air Canada, 24 juin 2002 : « Nous évaluons chaque demande qui nous est présentée par la police. Je dirais que dans la plupart des cas, nous collaborons totalement avec les autorités. »

Le sénateur Banks : « Est-ce que cela pourrait comprendre le placement d'un agent d'infiltration qui se ferait passer pour un employé d'Air Canada? Est-ce que cela s'est déjà produit? »

M. Fernie : « Par le passé, oui. »

Le sénateur Kenny : « Selon des témoignages sous serment que nous avons reçus, des demandes présentées par diverses forces policières au service des ressources humaines d'Air Canada ont été refusées. »

(PLUS LOIN) « Et selon votre expérience, ces demandes sont-elles refusées? »

M. Fernie : « Certaines d'entre elles ont été refusées. »

Le sénateur Forrestall : « Pourquoi? »

M. Fernie : « La décision a été fondée sur notre évaluation de la situation. Selon la situation, nous décidons ou non de coopérer. Dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, nous collaborons entièrement avec la police. Dans certains cas, les polices connaissent mal l'environnement aéroportuaire. Nous sommes donc là pour les renseigner sur les caractéristiques de cet environnement. Dans certains cas, après leur avoir fait part de notre évaluation de la situation, elles décident d'abandonner l'idée. »

Le sénateur Kenny : « C'est la police qui décide, ou c'est parce que la demande a été rejetée par Air Canada? »

M. Fernie : « L'un ou l'autre. Ça peut être parce que la police a décidé de faire autre chose, ou parce que nous avons refusé la demande. »

À peine plus d'une semaine après ces échanges, le *National Post* du 2 août 2002 citait Robert Milton, PDG d'Air Canada, qui aurait déclaré que les allégations selon lesquelles Sa compagnie avait refusé que la police infiltre ses employés de fret afin d'éradiquer un groupe du crime organisé n'était que « pures sornettes ».

C'est cela, oui!

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VII :

VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.

VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.

VIII. Amélioration de la gouvernance du système aérien

Le comité s'inquiète de constater que les pouvoirs en matière de transport aérien sont à la fois vagues et largement répartis. Les compétences et les mandats des divers organismes gouvernementaux, des corps policiers et des autorités aéroportuaires sont tellement enchevêtrées que cette situation porte tort à l'efficacité et à la prospérité du secteur, sans parler de sa sécurité. Les responsables des questions de sécurité dans le secteur du transport aérien devraient être investis d'un mandat distinct et de pouvoirs clairement définis, et ils devraient être animés de la volonté d'instaurer et d'appliquer des politiques susceptibles de donner des résultats.

Une ribambelle de ministères, d'organismes d'État et de sociétés privées assument la responsabilité de la sécurité dans les aéroports canadiens et il existe un lien de déférence exagéré et mal défini entre le secteur public et le secteur privé quant à la répartition des responsabilités en cas de problème grave de sécurité.

Par exemple, qui est responsable de la sécurité du courrier?

- Normalement, les compagnies aériennes sont responsables du fret qu'elles transportent, notamment du courrier.

- Toutefois, elles ne sont pas tenues de contrôler le courrier parce que Transports Canada leur a indiqué qu'elles pouvaient se contenter d'obtenir des garanties écrites de la Société canadienne des postes pour chaque cargaison de courrier. De plus, le ministère leur a garanti que les protocoles visant à s'assurer que le courrier est sûr sont respectés par la SCP.

- Cependant, Transports Canada n'a communiqué ces protocoles à personne pour des raisons de sécurité nationale.

- S'il semble que le ministère a mis en œuvre certains protocoles l'année dernière. L'été dernier, un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il n'avait pas encore eu la possibilité de vérifier la SCP pour s'assurer qu'elle suit bien les protocoles en question.

- En fait, tout cela est purement spéculatif, puisque le comité a appris que la SCP ne contrôle pas vraiment le courrier autrement que par le coup d'œil « expérimenté » de leurs employés qui ne sont sans doute pas dotés d'une vision radioscopique.

- S'il est prévu que d'ici trois ans les aéroports canadiens seront dotés de l'équipement nécessaire pour inspecter les bagages des passagers afin de voir s'ils renferment des dispositifs explosifs, un cadre de la SCP nous a affirmé qu'aucun équipement actuellement connu n'est en mesure de contrôler le contenu potentiellement dangereux (pour un

avion) du volume élevé de courrier qui transite par la Société.

S'il n'est pas possible de contrôler la totalité du courrier que manipule la SCP, il existe certainement un équipement qui permettrait de vérifier les 15 p 100 du volume, tout au plus, qui est transporté à bord d'avions de passagers. Toutefois, rien ne semble être prévu à cet égard.

Valse hésitation sur le thème des responsabilités

Qui est responsable de veiller à ce que les articles de courrier ne soient pas à l'origine de l'explosion d'un avion de transport de passagers relevant de la compétence du Canada? Est-ce Air Canada? La Société canadienne des postes? Transports Canada? Ou la nouvelle ACSTA? Pour l'instant, il semble que ce soit toutes ces organisations à la fois et aucune d'elles.

Le 4 novembre 2002, le commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, critiquait la décision prise par Transports Canada en 1996 de se dégager de la responsabilité de l'administration des aéroports pour la confier presque entièrement au secteur privé en maintenant simplement le droit d'émettre des lignes directrices et des consignes et d'effectuer des vérifications relatives à l'application de ces dernières :

> « Le transfert des pouvoirs qui a eu lieu en 1996 était principalement motivé par une initiative économique. [...] un grand nombre des activités quotidiennes des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires locales [...] cela a fonctionné dans une certaine mesure, tout au moins pour ce qui est de l'aspect économique.
>
> Cependant, depuis le 11 septembre, tout a changé dans le monde et la sécurité dans le domaine de l'aviation s'est transformée de façon considérable. Nous allons faire une suggestion au comité sénatorial. Malheureusement, nous allons vous demander de faire marche arrière car nous sommes vraiment convaincus que le modèle que nous essayons d'utiliser en ce moment est dysfonctionnel. Il aurait peut-être fonctionné avant le 11 septembre, mais dans sa forme actuelle, il ne fonctionne pas. [...] nous vous demandons une tâche considérable, car le système a acquis sa vitesse et n'a peut-être plus de direction. Il y a quelqu'un qui va devoir se porter volontaire pour en prendre la direction. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, que nous avons interrogé le 24 juin à huis clos, a été, quant à lui, un peu plus cynique. (Il décline une longue expérience de pilote et d'exploitant de compagnie d'avions nolisés, et il siège au conseil de plusieurs compagnies d'aviation) [TRADUCTION] :

> « Tout le monde pourrait faire beaucoup d'argent si l'on calmait les appréhensions du public mais il y a beaucoup à perdre si les gens croient que quelque chose de mal risque de se produire. Les voyageurs continuent d'emprunter les avions nolisés pour leurs vacances. L'activité se maintient. Les transitaires continuent d'avoir du travail. La Société canadienne des postes continue de charger son courrier à bord des avions. Tout le monde fait de l'argent à vendre du carburant. Mais tout cela repose sur une illusion. En un sens, nous savons que les transports aériens ne sont pas sûrs, mais il est vrai que tout le monde fait de l'argent, que nous gagnons tous de l'argent. Si nous faisons peur au public voyageur, nous ne ferons plus d'argent du tout. »

Le rôle de l'ACSTA

En réaction aux événements du 11 septembre 2001, 1er avril de l'année suivante, le gouvernement fédéral créait l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA). Il s'agit d'une société de la Couronne sans but lucratif qui rend compte au Parlement par la voix du ministre des Transports et qui a pour mandat de dispenser les services de contrôle des passagers avant l'embarquement dans 89 aéroports désignés. L'ACSTA est investie de la responsabilité d'acquérir, de mettre en place et d'entretenir un matériel de détection des

explosifs dans les aéroports et de mettre en œuvre le programme des agents de protection à bord (APB).

Le 5 novembre, après les critiques formulées à répétition devant notre comité relativement à la mauvaise qualité des inspections de toute autre personne que les passagers et les équipages dans les aéroports, le gouvernement fédéral a confié deux nouvelles responsabilités à l'ACSTA :

- mettre en œuvre et améliorer le système de laissez-passer donnant accès aux zones restreintes dans les aéroports canadiens

- effectuer des contrôles aléatoires(fouilles) dans le cas des non passagers qui pénètrent dans les zones à accès restreint.

L'ACSTA est donc l'organisme désigné pour offrir ces services de sécurité, sous la surveillance de Transports Canada qui se charge de la réglementation. Des témoins ont déclaré au comité qu'il règne encore une certaine confusion quant aux rôles des différentes entités appelées à contribuer à la sécurité dans le transport aérien, surtout pour ce qui est du lien hiérarchique entre l'ACSTA et Transports Canada.

> **Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « Les différentes composantes de la sécurité aérienne sont nombreuses et très diverses et, de ce fait, nécessitent une centralisation afin de permettre une intégration efficace des mesures pertinentes.

> La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, ne répond pas à cette exigence vitale. Cet organisme est incapable de traiter de nombreuses questions de sécurité en vol, étant donné qu'il a été mandaté principalement pour s'occuper des questions de détection au sol. De plus, cet organisme ne cherche aucunement à obtenir l'avis direct des personnes qui doivent être protégées et des personnes qui sont légalement mandatées pour assurer la sécurité en vol, à savoir le public et les pilotes respectivement.
>
> ... Nous n'en avons certainement pas pour notre argent, nos 12 dollars.
>
> (PLUS LOIN) ...Je pense que cet organisme [l'ACSTA] a le mandat de le faire [orchestrer la sécurité aérienne nationale], mais qu'il ne le fait pas de façon globale. Ils [les gens de l'ACSTA] ont adopté un point de vue très étroit de leur mandat. »

Même après avoir longuement entendu les représentants de Transports Canada et de l'ACSTA au sujet de la répartition des responsabilités entre les deux organismes, les membres du comité ne savent pas encore au juste qui des deux assume la responsabilité de sécurité aéroportuaire. Malgré tout, la plupart des témoins ont laissé entendre que l'ACSTA n'était finalement là que pour assumer un rôle de soutien. Ce genre de déclaration en a déçu plus d'un dans cette industrie qui aurait souhaité

qu'un organisme national assume la totalité des questions de sécurité aéroportuaire.

Transports Canada prétend maîtriser les comportements potentiellement imprévisibles des exploitants privés à qui l'on a accordé beaucoup d'indépendance à l'occasion du transfert des pouvoirs : transporteurs aériens, autorités aéroportuaires, transitaires, services aéronautiques, traiteurs et autres :

> **Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et plan d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 :** « Nous pouvons imposer des pénalités administratives et monétaires. Nous sommes également autorisés à suspendre, émettre, révoquer ou refuser de renouveler des documents d'autorisation ou des certificats principalement aux points de filtrage. »

Quoi qu'il en soit, les vérifications de Transports Canada à ce sujet sont à la fois rares et espacées, et elles portent essentiellement sur l'honnêteté avec laquelle les exploitants en question tiennent les dossiers exigés par le ministère fédéral. Les suspensions et révocations semblent être des menaces beaucoup plus théoriques que réelles. Un sous-ministre de Transports Canada nous a indiqué, en passant, ce sur quoi son ministère semble miser à cet égard :

> **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « Nous disposons de plusieurs leviers sur le plan de la sécurité [au-delà du régime réglementaire de Transports Canada et des outils éventuels d'application de la loi], notamment notre régime réglementaire dont nous pouvons imposer le respect. Les autres leviers à notre disposition sont, premièrement, qu'une bonne sécurité est positive pour les affaires et, deuxièmement, que nul aéroport ne souhaite que Transports Canada ou quiconque d'autre le taxe d'irresponsabilité. »

Le comité estime que l'efficacité de la sécurité dans les transports peut être synonyme d'affaires fructueuses. Il croit aussi qu'il pourrait être nuisible aux affaires de donner l'illusion que tout va bien du côté de la sécurité, en avant-scène, tandis qu'on lésine en coulisses. Il ne faudrait pas beaucoup de catastrophes pour paralyser complètement le secteur du transport aérien. Il y a des risques dans toutes les entreprises, mais les risques que court actuellement le secteur canadien du voyage aérien sont inacceptables.

Les compagnies aériennes au Canada ont été soulagées des coûts associés à la vérification des passagers avant l'embarquement. Cette responsabilité a été confiée à l'ACSTA. Les passagers assument d'ailleurs directement les coûts de leurs contrôles de sécurité en acquittant une surcharge de 12 $.

Jusqu'ici, les compagnies aériennes canadiennes se sont surtout plaintes de l'effet négatif de cette surcharge sur la demande.

Les compagnies aériennes n'ont rien dit des sommes qu'elles ont économisées depuis ce transfert de responsabilité, sommes qu'elles auraient pu appliquer à une réduction des tarifs pour stimuler la demande ou à une amélioration de la sécurité dans d'autres secteurs afin de restaurer la confiance des passagers. ***Le comité estime que l'amélioration de la sécurité devrait être une priorité pour toutes les parties concernées, notamment pour les compagnies aériennes.*** L'éthique est très souvent synonyme de bonnes affaires.

Les relations entre l'ACSTA et Transports Canada

Il semble parfois que l'ACSTA est à peine plus qu'un organisme de prestation de services pour le compte de Transports Canada. À d'autres moments, son PDG, **Jacques Duchesneau**, apparaît comme l'homme de pointe en matière de sécurité aéroportuaire, comme il nous l'a déclaré le 25 novembre 2002 : « [ma tâche] consiste à veiller à ce que les passagers soient en sécurité dans les avions. Ce n'est pas une mince tâche. »

Dans l'échange suivant, on a l'impression que Transports Canada croit posséder les ressources nécessaires en matière de

collecte du renseignement pour pouvoir déterminer le genre de services policiers à assurer dans les aéroports canadiens, contrairement à l'ACSTA. En revanche, ce dernier organisme croit être en mesure de déterminer le genre de formation à donner aux préposés à la vérification des passagers, dans le sillage des événements du 11 septembre :

> **Le sénateur Wiebe, 25 novembre 2002** :
> « Ce qui me préoccupe, c'est que la politique de Transports Canada consiste à établir un certain niveau de surveillance policière dans les aéroports en fonction d'une évaluation du risque. Cette politique est établie. Pourquoi dès lors devriez-vous demander des fonds supplémentaires au ministre pour un aéroport précis? Pourquoi n'avez-vous pas le pouvoir de prendre cette décision dans le cadre de votre budget? »
>
> **M. Baker :** « Les services de renseignement dans ce domaine relèvent de Transports Canada. C'est l'organisme de réglementation [...] qui fixe la norme »

Le sénateur Wiebe : « Ne faites-vous pas l'évaluation du risque? »

M. Duchesneau : « ... Nous n'avons pas de service de renseignement. [...] Nous ne sommes pas équipés pour cela et ça ne fait pas partie de notre mandat. »

Sen. Wiebe: « Lorsqu'il s'agit de décider du niveau de formation qu'il est nécessaire de donner aux agents de contrôle, la décision est-elle prise par vous ou par Transports Canada? »

M. Duchesneau : « C'est nous qui la prenons. »

Le sénateur Wiebe : « Quelle est la différence? »

M. Duchesneau : « C'est très différent. Nous avons les ressources nécessaires pour assurer la formation. Nous connaissons notre situation précise et nos procédures d'exploitation; nous organisons la formation en conséquence. Lorsqu'il s'agit cependant de faire une évaluation du risque, il faut des renseignements. Nous ne sommes pas chargés d'assurer un service de renseignement. »

Peu après cette discussion, le **sénateur Cordy** posait la question suivante à **M. Duchesneau** : « Quels défis l'ACSTA s'attend-elle à devoir relever au cours des prochaines années? » à laquelle l'intéressé a répondu sans hésiter : « Il faudra toujours être en avance sur les personnes qui sont animées de mauvaises intentions. »

Les membres du comité croient bien humblement que l'ACSTA, organisme de sécurité indépendant, aura beaucoup de difficulté à maintenir un temps d'avance sur des personnes mal intentionnées si l'Administration ne peut compter sur une branche du renseignement. Et si elle n'a pas cette branche, pourquoi donc forme-t-elle le personnel des aéroports? La formation en matière de sécurité doit être indéniablement *fondée* sur le renseignement.

En recueillant les témoignages des représentants de l'ACSTA, le comité n'est pas parvenu à déterminer si cet organisme participe à l'établissement des normes et à la vérification du nouveau système de laissez-passer pour les zones à accès restreint devant servir au contrôle des non passagers dans les aéroports. L'ACSTA va-t-elle concevoir le nouveau système de laissez-passer? Ou les comités de Transports Canada vont-ils s'en charger?

Les luttes intestines dans le domaine de la sécurité

Même au sein de Transports Canada, les pouvoirs en matière de sécurité semblent être partagés. **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada**, a admis que les deux directions générales – celle de la sécurité et celle de l'aviation civile – ont une certaine compétence en matière de formation des PNT et des PNC, aspect qui a été critiqué oralement devant le comité puisque aucune nouvelle formation en sécurité ne devrait entrer en vigueur avant l'été 2003, soit près de deux ans après le 11 septembre 2001. M. Elliott a nié l'existence d'une « guerre intestine » entre les deux directions générales, mais **Richard Balnis, agent de recherche principal au SCFP,** n'a pas exprimé le même avis dans son témoignage du **18 novembre 2002**. Il nous a déclaré qu'après l'entrée en service des APB armés [version canadienne des *sky marshals* américains], les pilotes avaient fébrilement démarché Transports Canada pour obtenir une formation sur la façon de traiter de cette nouvelle situation.

> « ... le directeur général de la sécurité [Transports Canada] prétendait qu'il lui incombait de les approuver et le directeur général de l'aviation civile [Transports Canada] prétendait la même chose. Les deux hommes ont argumenté sur la question pendant environ deux heures. Au bout du compte, nous leur avons demandé de s'entendre. »

Plus d'un an après, ces procédures ne sont toujours pas en place. La confusion qui règne à propos de l'orientation à donner à la sécurité aéroportuaire va bien au-delà des divisions au sein de Transports Canada et de la répartition entre Transports Canada et l'ACSTA. Le problème existe dans les aéroports eux-mêmes. Comme nous l'avons vu, l'**inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson** a fait parvenir au comité une liste de 56 entités qui sont toutes investies d'une responsabilité quelconque en matière de sécurité aéroportuaire. **[annexe V]**

Les responsabilités qui incombent aux compagnies aériennes, aux autorités aéroportuaires, aux divers corps policiers, à la SCP, à l'ADRC ainsi qu'à bien d'autres sont floues, non seulement pour les néophytes mais parfois aussi pour les principaux intéressés. Il n'est donc pas surprenant que le comité se soit fait dire à plusieurs reprises que la responsabilité de tel ou tel aspect de la sécurité relevait d'une autre agence et cette information soit ensuite niée par un représentant de l'organisme concerné. **Le comité n'est pas parvenu à déterminer qui est investi de la responsabilité ultime d'un avion à bord duquel se trouve un APB**. Nous supposons que c'est le pilote, mais personne ne nous l'a confirmé.

Le 4 novembre 2002, **Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité aux Lignes aériennes Canadien International**, a donné au comité un bon exemple des risques de manquement grave à la sécurité auxquels la division des

responsabilités pourrait donner lieu. Dans les aéroports, la sécurité relève de deux structures. L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), qui a pris le relais des transporteurs, est chargée du contrôle des passagers avant l'embarquement, tandis que l'autorité aéroportuaire est responsable de toute la sécurité à l'aéroport. Un soir, quand il était directeur à l'Aéroport de Vancouver, M. Wilmink a accidentellement déclenché une alarme en franchissant l'un des portiques de contrôle des passagers à l'aérogare des vols internationaux. Il a attendu un garde de sécurité pendant une demi-heure mais comme personne ne se présentait, il a continué sa ronde de vérification. Trois heures plus tard, l'alarme sonnait encore.

Le lendemain, il a mentionné l'affaire au service de sécurité de l'aéroport. On lui a répondu que ce service n'était pas chargé de réagir à cet alarme parce que ce sont les compagnies aériennes qui sont responsables des portes d'embarquement. Or, les compagnies se partagent toutes les portes qu'elles n'occupent que 90 minutes à la fois. En dehors de ces créneaux d'utilisation, les portes ne sont pas gardées. La nuit en question, aucun employé de compagnie aérienne ne se trouvait à cette porte et personne n'a donc signalé l'alarme ni réagi à celle-ci. Tout cela a amené M. Wilmink à conclure que l'attitude qui consiste à systématiquement rejeter la responsabilité sur quelqu'un d'autre donne lieu à d'énormes hiatus sur le plan de la sécurité, des hiatus que nous gagnerions à combler en travaillant tous ensemble.

Bien que la division des responsabilités soit inévitable, le comité estime qu'un organisme central devrait être investi de la responsabilité globale de la sécurité aérienne. La chaîne de la sécurité comporte de nombreux maillons et quelqu'un, quelque part, doit s'assurer que tous ces maillons sont assez forts et qu'ils travaillent suffisamment bien ensemble pour protéger le territoire en cas d'urgence.

Les réponses que le comité a reçues aux questions suivantes – quand il en a reçues – étaient, pour la plupart, plutôt confuses.

- Qui prend la direction des opérations à bord d'un avion en cas d'incident terroriste : le commandant de bord ou l'APB?

- Si l'avion est encore au sol, qui assume le contrôle des opérations en cas de prise d'otages : le commandant de bord, les APB, la GRC ou le corps policier de compétence locale?

- À l'étape de l'enregistrement des passagers, qui est compétent pour déterminer si un passager risque ou non de poser un problème : l'agent des billets qui travaille pour la compagnie aériennes ou le corps policier responsable de la sécurité à l'aéroport?

- Qui est investi de la responsabilité ultime de veiller à ce que le fret (incluant le courrier, y compris les colis) est correctement contrôlé avant d'être chargé à bord de l'avion : la compagnie aérienne, la Société canadienne des postes, le transitaire, Transports Canada ou l'ACSTA?

- Qui est responsable de la sécurité dans le périmètre de l'aéroport : l'autorité aéroportuaire, le corps de police local ou Transports Canada?

- Dans un aéroport, qui est investi de la responsabilité ultime d'assurer la sécurité en général : l'autorité aéroportuaire et le corps policier ou les services de sécurité privés qu'elle a retenus à contrat, les fonctionnaires locaux de Transports Canada ou l'ACSTA?

Le Canada a besoin d'une structure unique investie de la responsabilité globale d'administrer la sécurité dans les transports aériens ainsi qu'un système national uniforme. *Cette structure n'existe pas.* Le comité entend assurer le suivi de cette question de définition des responsabilités des uns et des autres, de manière à améliorer la sécurité du transport aérien.

Autres témoignages que le comité a recueillis au sujet de la gouvernance :

> **Commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :** « [l'ACSTA] ne donne aucune orientation quant au programme des policiers de l'air. Tout ce qu'elle fait, c'est de s'occuper de la structure de coûts et des aspects comptables connexes.

...Tout ce que nous voyons qui a été accompli, c'est que Transports Canada a créé une autre bureaucratie pour se séparer des questions analysées ici.

...Vous avez maintenant huit ou neuf entités différentes d'un bout à l'autre du pays, et toutes contrôlent essentiellement la sécurité nationale. Pour moi, ça ne va pas.

Je pense que la sécurité aéronautique est une question de sécurité nationale, et elle ne devrait pas reposer entre les mains des administrations aéroportuaires locales. Elles ont un rôle à jouer, c'est certain, mais cela m'agace de penser qu'elles vont dicter des questions de sécurité nationale pour tous les Canadiens. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VIII :

VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;

VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.

VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.

VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la

sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.

VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).

IX. Assurer la reddition de compte au plan financier

Les membres du comité et la vérificatrice générale, Sheila Fraser, craignent que les régimes financiers de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) et des autorités aéroportuaires n'empêchent les Canadiens de savoir exactement quelle proportion de la taxe sur le transport aérien l'ACSTA et les autres ministères et organismes consacrent à chaque aéroport et combien chaque autorité aéroportuaire dépense au titre de la sécurité.

On constate un manque inquiétant de transparence des autorités aéroportuaires. D'aucuns se demandent à quoi servent les recettes provenant de la taxe sur la sécurité et des frais d'amélioration des aéroports et si les fonds prélevés ne servent pas à autre chose, comme à alimenter des filiales à l'étranger qui n'ont peut-être rien à voir avec le service à rendre à la population canadienne.

Le comité estime qu'il y aurait lieu d'informer davantage les Canadiens pour que le public voyageur sache exactement ce qu'il obtient pour les 12 $ de taxe de sécurité qu'il verse.

Les membres du comité se sont sentis découragés quand ils ont essayé de déterminer qui dépensait quoi et combien au chapitre de la sécurité aérienne. Deux grandes questions se posent à cet égard. Tout d'abord, quelle proportion des dépenses

additionnelles la surcharge de 12 $ permet-elle de couvrir, et ces 12 $ sont-ils suffisants, insuffisants ou excessifs? Deuxièmement, comment les autorités aéroportuaires locales ont-elles réparti leur part des fonds correspondant à la taxe sur la sécurité et que savons-nous de la façon dont ces fonds sont dépensées?

> **William Elliott, sous-ministre adjoint, Transports Canada**, le 2 décembre 2002, a déclaré au comité : « Le gouvernement a déclaré que son intention est de coupler les recettes et les dépenses — assortir les recettes provenant du droit pour la sécurité du transport aérien et les dépenses pour [le renforcement de la sécurité]. [...] Le gouvernement s'est également engagé à procéder à un examen annuel de ces recettes et dépenses. Le premier de ces examens est actuellement en cours. La vérificatrice générale a été invitée à examiner les recettes et les dépenses, de façon à donner l'assurance aux Canadiens que les deux s'équilibrent bien. »

M. Duchesneau, PDG de l'ACSTA, et le ministre des Transports, M. Collenette, ont indiqué que l'ACSTA est financée par le Trésor et que la taxe de sécurité de 12 $ n'est pas spécifiquement destinée à améliorer la sécurité. Aucun de ces deux témoins n'a estimé être en mesure de faire correspondre les recettes aux dépenses. Le ministère comme l'Administration « dépensent » les budgets qui leur sont confiés, mais c'est Finances Canada qui perçoit les taxes versées au Trésor, au même titre que la taxe de sécurité. Tous deux ont déclaré que

leurs organismes respectifs « dépensent » plutôt qu'ils « perçoivent » les recettes fiscales.

Selon **M. Collenette**, la vérificatrice générale devrait être en mesure de déterminer si la taxe de 12 $ est trop élevée compte tenu des dépenses effectuées au chapitre de l'amélioration de la sécurité et si les nouveaux fonds sont convenablement dépensés.

Toutefois, dans son témoignage devant le comité, **le 18 novembre 2002, la vérificatrice générale, Sheila Fraser,** s'est montrée beaucoup plus réservée quant à la possibilité de dresser un bilan comptable aussi tranché. Elle a expliqué que cette taxe est perçue auprès des transporteurs aériens par l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour être versée dans le Trésor au même titre que la plupart, mais pas la totalité, des fonds destinés à alimenter les différentes dépenses de l'ACSTA.

Pour avoir une bonne idée de la répartition entre les fonds perçus et les fonds dépensés, M^me^ Fraser estime qu'il faudrait obtenir un état de compte du ministère des Finances qui indiquerait clairement l'ensemble des revenus et des dépenses du Trésor, de même qu'un relevé des dépenses de l'ACSTA.

M^me^ Fraser a indiqué que le ministère des Finances essayait de préparer ce genre de relevé et qu'il avait demandé au Bureau du vérificateur général de le vérifier, ce qui devrait se faire dans les prochains mois.

Qu'est-ce que cette vérification va effectivement faire ressortir? La vérificatrice générale est en train de négocier avec l'ACSTA le type de données que l'organisme devrait faire apparaître dans ses états financiers. Elle craint, cependant, que les données concernant les dépenses ne soient pas suffisantes pour conduire une vérification de l'optimisation des ressources. Dans tous les cas, l'ACSTA ne pourra vraiment retracer que les sommes qu'elle dépense et non l'ensemble des dépenses correspondant à la taxe de 12 $.

Le gouvernement fédéral doit prouver aux Canadiens que l'argent qu'il perçoit auprès du public voyageur pour améliorer la sécurité des voyages aériens est correctement dépensé à ce chapitre.

Les vérificateurs pourront-ils faire la part entre ce qui est consacré aux améliorations récentes et ce qui était régulièrement dépensé jusque-là? Le comité n'a reçu aucune garantie que les ventilations financières feront clairement ressortir combien chaque aéroport a perçu en taxe et combien il a dépensé au titre de chaque poste d'amélioration de la sécurité. La vérificatrice générale nous a déclaré qu'elle n'était pas convaincue que l'ACSTA a structuré sa comptabilité en sorte de pouvoir fournir ce genre d'information.

Elle a aussi exprimé des réserves quant au temps écoulé entre le moment où les fonds sont perçus et le moment où ils sont dépensés, ce qui rend quasiment impossible la tenue de toute évaluation concluante visant à déterminer si cette taxe de 12 $ est entièrement et correctement dépensée.

Combien les autorités aéroportuaires locales dépensent-elles au titre de la sécurité?

Notre deuxième préoccupation tient au fait que la vérificatrice générale n'a pas compétence pour vérifier les livres des autorités aéroportuaires locales afin de déterminer combien ces dernières dépensent au titre de la sécurité. M^me^ Fraser nous a déclaré que les autorités en question sont des sociétés privées qui échappent à son mandat. Elle s'interroge cependant sur la façon dont les autorités aéroportuaires perçoivent leurs fonds et les dépensent (en marge des questions de sécurité), sur leur viabilité financière, sur la dette que certaines ont contractée et sur leurs filiales à l'étranger. Elle a toutefois indiqué que, dans le cas des autorités portuaires qui louent leurs installations à Transports Canada, le ministère a le droit (puisqu'il s'agit d'une condition des baux qu'il accorde) de conduire une vérification de la comptabilité de ses locataires. La vérificatrice générale ne croit pas que Transports Canada exerce ce droit avec autant d'empressement qu'il le devrait et elle a rappelé que, dans tous les cas, les baux tels qu'ils sont actuellement rédigés ne prévoient aucune pénalité advenant qu'une vérification révèle de graves manquements sur le plan de la sécurité.

> La **vérificatrice générale, Sheila Fraser, 18 novembre 2002 :** « Transports Canada doit les administrer [les baux] de près. Or, nous avons indiqué à l'époque que la gestion des contrats de location laissait à désirer,

que Transports Canada agissait toujours comme un ministère opérationnel. Il doit faire encore plus pour veiller à ce que les modalités des contrats de location soient respectées, et pour obtenir des renseignements sur les filiales et la passation de marchés. Nous n'avons pas encore évalué les progrès qui ont été réalisés à ce chapitre. »

M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration), 18 novembre 2002 :
« Quand nous avons effectué notre vérification en 2000, nous avons indiqué à Transports Canada que, même s'il ne gérait plus les aéroports, il en demeurait le propriétaire et que les contrats de location étaient assortis d'obligations. Le ministère a lui aussi des obligations à remplir pour ce qui est de la sécurité et de la viabilité du réseau. Il y a des choses qu'il devrait savoir.

Le problème, c'est que, à l'époque, le ministère des Transports n'avait pas songé à cela. Il était tellement occupé à se départir des aéroports qu'il ne s'était pas préparé à faire face à l'étape suivante.

Le ministère a dit au Comité des comptes publics qu'il essayait d'accroître ces efforts de surveillance. Je ne sais pas ce que cela veut dire. Nous le saurons quand nous effectuerons notre vérification de suivi. »

De son côté, Transports Canada prétend vérifier régulièrement les comptes des autorités aéroportuaires. Or, d'après ce que le comité a appris, ces vérifications ne portent que sur les loyers que la demi-douzaine d'aéroports qui louent des installations doivent à Transports Canada. Elles portent aussi sur le bien-fondé des dépenses alimentées par les fonds que l'ACSTA accorde aux autorités pour les services policiers, conformément aux instructions de Transports Canada.

Autrement dit, ***il semble n'exister aucune méthode permettant de déterminer si les autorités aéroportuaires consacrent les sommes voulues à la sécurité***. Il n'est pas, non plus, possible de déterminer si ces sommes ont augmenté ou diminué après le 11 septembre 2001. Quoi qu'il en soit, il y a tout lieu de s'inquiéter, à cet égard, de la réduction marquée des effectifs policiers constatée ces dernières années à l'Aéroport international Pearson.

D'après les témoignages que le comité a recueillis, il est arrivé, à l'Aéroport Pearson, que les passagers d'avions complets en provenance de l'étranger soient directement canalisés vers les zones grand public sans passer par les points de contrôle des douanes et de l'immigration. Les agents des douanes sur place ne s'en sont rendu compte qu'en constatant que certains passagers voulaient franchir les points de filtrage à rebours pour aller récupérer leurs bagages. Quelqu'un, quelque part – que ce soit les compagnies aériennes, l'autorité portuaire, Transports Canada, les services des douanes et de l'immigration ou la police – devrait veiller à ce que ce genre de

chose ne se reproduise pas, ce qui exigera peut-être un léger investissement.

Nous n'avons rien trouvé d'encourageant dans le refus de Louis A. Turpen, président et président-directeur général de l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) de comparaître devant le comité pour discuter de ces questions.

Le comité estime que le contribuable canadien a le droit de savoir comment ses impôts et taxes sont dépensés – surtout quand il s'agit d'une taxe destinée à une fin bien précise. À cet égard, nous regrettons la décision du gouvernement de verser au Trésor les recettes correspondant à la taxe de 12 $ parce qu'il est difficile de la retracer dans le fatras des fonds gouvernementaux.

Nous estimons que même si la surcharge de sécurité n'était pas une taxe à proprement parler – ce qui est le cas des « frais d'améliorations » que prélèvent les autorités aéroportuaires locales – le public voyageur canadien a le droit de savoir si l'argent qu'on lui prélève est effectivement utilisé aux fins indiquées.

Le Comité s'attend à ce que le gouvernement fédéral se penche sur ces questions au cours des prochains mois, et c'est ce que les Canadiens exigeront.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IX :

IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 $ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;

IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 $, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;

IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;

IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.

X. Pour une transparence renouvelée

Le comité tient à remercier très sincèrement les nombreux témoins qui ont contribué à ces audiences. Nombre de particuliers, de représentants syndicaux, d'universitaires et de fonctionnaires ont, gracieusement ou de bon gré, donné de leur temps au comité pour lui faire part de ce qu'ils savaient. Ce faisant, ils ont fait preuve d'une véritable préoccupation pour la sécurité du transport aérien au Canada. Le comité est reconnaissant envers les témoins qui se sont montrés les plus sincères. Si c'est de la bouche de personnes qui travaillent dans les aéroports ou à bord d'avions de passagers – plutôt que de celle des responsables qui se soucient surtout de sauver les apparences et de défendre le système – que nous avons entendu les témoignages les plus honnêtes, il convient de signaler que certains hauts fonctionnaires et cadres supérieurs d'entreprise ont été plus francs que d'autres quant à ce qu'il fallait changer. La majorité des témoins tenaient à ce qu'on assure vraiment la sécurité du public voyageur, plutôt que de se perdre en faux-semblants.

Il demeure que les membres du comité ont souvent été déroutés et déçus en constatant qu'un grand nombre de hauts fonctionnaires et de cadres supérieurs du secteur privé ont voulu laisser entendre qu'il n'était pas de l'intérêt public de parler des faiblesses du système sur le plan de la sécurité, faiblesses qui devraient être corrigées rapidement mais qui, à l'évidence, ne le sont pas. Cette attitude s'est manifestée par le refus de certains témoins de répondre aux questions des

membres du comité, de même que par le refus de certaines organisations de fournir des témoins connaissant les questions de sécurité et par le refus flagrant, dans le cas d'une organisation au moins – l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et son exécutant, le Service de police régional de Peel – de venir témoigner devant le comité.

Le principe du gouvernement responsable repose sur le droit de savoir de la population

Les parlementaires savent ce qu'équilibre veut dire. Le Parlement du Canada a contribué à créer ce qui est sans doute la société la plus équilibrée du monde où la liberté et l'information vont de pair avec le sens des responsabilités. L'avenir de la démocratie canadienne dépend de l'ouverture sur les gens, à moins qu'on n'ait de véritables raisons de craindre que cette ouverture ne mette notre société en danger. Dans le cas qui nous intéresse, les sénateurs qui siègent à ce comité et qui possèdent une vaste expérience collective sur les plans du droit, de la gouvernance et des besoins du peuple canadien, ont établi que la transparence dans ce dossier ne pourrait qu'améliorer la sécurité des Canadiens.

En démocratie, il n'existe aucune raison valable de refuser de débattre publiquement de questions de sécurité devant le Parlement du Canada, surtout quand on sait que des dizaines de milliers d'employés des aéroports et des compagnies

aériennes (qui savent tous trop bien que le système de sécurité publique présente des défauts potentiellement mortels) discutent tous les jours de ces questions autour d'un café.

Les gens honnêtes ont parlé

Le comité a le droit de recourir au subpoena pour citer des témoins à comparaître et insister pour qu'ils répondent honnêtement aux questions posées. Nous avons décidé de ne pas nous prévaloir de cette disposition, préférant chercher des témoins que nous avons jugé plus ouverts et davantage en mesure de discuter franchement des vrais problèmes et de la façon de les régler.

Nous avons trouvé de tels témoins – surtout dans le cas des problèmes qui se posent à l'Aéroport international Pearson. Aucun témoignage n'a été plus accablant que celui que nous avons entendu au sujet des lacunes de sécurité à Pearson puisqu'il a illustré l'opposition entre ce qui est illusion et ce qui est réalité.

Le comité tient à dire toute sa gratitude et son admiration aux témoins qui nous ont semblé croire qu'il n'est pas possible d'exercer quelque pouvoir que ce soit, de façon *honorable*, si l'on ne fournit pas à la population les informations nécessaires pour que celle-ci soit en mesure de déterminer si ces pouvoirs sont exercés *avec sagesse*.

Dans l'intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – nous espérons très sincèrement que ceux et celles qui en ont le pouvoir pourront régler les défauts de sécurité, dans les aéroports et à bord des avions, que nous avons décrit dans ce rapport. Nous espérons qu'ils prendront nos propos au sérieux et qu'ils s'attèleront à la tâche.

Ils devront agir vite avant qu'une autre tragédie aérienne ne vienne ébranler notre train-train.

Si ce n'était aussi triste, nous pourrions rire du fait que des cadres d'Air Canada aient refusé de répondre à la simple question qui consistait à savoir ce que font les préposés dans les aéroports pour s'assurer que les colis qu'ils acceptent, en vue de les charger à bord d'avions de passagers, ne sont pas dangereux. Ces gens-là ont refusé de répondre à une question posée par des membres d'un comité du Parlement – même si les lois de ce pays stipulent qu'ils *doivent* répondre à ce genre de question – alors que n'importe quel messager à qui il est arrivé de livrer un colis dans un aéroport sait, lui, ce qui se passe.

Nous avons décidé de ne pas nous attarder sur cela, notamment parce que nous aurions freiné les travaux du comité. Nous n'en sommes pas moins convaincus qu'il y a urgence à sonder toutes les personnes chargées de la sécurité dans le domaine du transport aérien de passagers pour parvenir à améliorer les conditions de sécurité qui sont nettement inférieures à ce dont les passagers ont besoin et à ce pour quoi ils paient.

Il est rare – même dans l'univers de l'administration publique ou dans celui de l'entreprise privée – que des réformes soient entreprises dans l'intérêt du public tant que la population ignore tout de la façon dont elle est traitée. Les témoins qui ont refusé d'être sincères n'ont pas protégé l'intérêt du public. Ils se sont protégés et ils ont protégé leurs intérêts.

Nous espérons que, dans l'intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – les gens qui sont en mesure de régler les problèmes de sécurité qui affligent nos aéroports et notre flotte d'avions, problèmes que nous avons décrits dans ces pages, prendront ce rapport au sérieux et qu'ils s'attelleront à la tâche. Nous espérons en outre qu'ils agiront vite avant que nous ayons à regretter d'autres victimes.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section X :

X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.

X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.

RECOMMANDATIONS

Section I

I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.

I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.

I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.

Section II

II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).

II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.

II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.

II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.

Section III

III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.

III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1er janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.

III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.

III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.

Section IV

IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :

- **être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;**

- **pouvoir être annulés par l'ACSTA**

- **pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.**

IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :

- **être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;**

- **expirer automatiquement après trois ans;**

- **pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.**

IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

Section V

(Cette recommandation est reprise de la section IV)
IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

(Cette recommandation est reprise de la section IV)
IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

(Cette recommandation est spécifique à la section V)
V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.

Section VI

Aucune recommandation en ce moment.

Section VII

VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.

VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.

Section VIII

VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies

aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;

VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.

VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.

VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.

VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).

Section IX

IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 $ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;

IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 $, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;

IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;

IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.

Section X

X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.

X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trente-septième législature soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Audcent, M. Mark, légiste et conseiller parlementaire (2 décembre 2002)

Baker, M. Mike, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

Balnis, M. Richard Syndicat canadien de la fonction publique « SCFP » attaché de recherche principal (18 novembre 2002)

Barrette, M. Jean, directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)

Begley, Inspecteur Jim, police fédérale, Aéroport international de Vancouver, GRC (novembre 2001)

Bonnell, M.. R.J. (Ray), surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, Gendarmerie royale du Canada (GRC) (2 décembre 2002)

Bramah, M. Brian, directeur régional, Sécurité et protection civile, Transports Canada (novembre 2001)

Bullock, Mme Margaret, directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada (novembre 2001)

Castonguay, Sergent d'état-major Charles, GRC (novembre 2001)

Clapham, surintendant Ward D., GRC, détachement de Richmond (novembre 2001)

Collenette, L'honorable David Michael, c.p., député, ministre des Transports (2 décembre 2002)

Cooper, premier officier Russ, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

ANNEXE II
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Deemert, M. Rob, Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)

Devlin, M. Bill directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Air Canada (novembre 2001)

Duchesneau, M.Jacques, président et premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

Duncan, M. Mark vice-président, Opérations Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

Duquay, M. Yves, directeur principal, Gestion des risques – sécurité organisationnelle, Air Canada (novembre 2001)

Elliott, M. William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)

Enger, Inspecteur Tonia, Division des opérations, GRC, détachement de Richmond (novembre 2001)

Fernie, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada (24 juin 2002)

Flagel, M. Brian, directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (novembre 2001)

Fleshman, M. Larry, directeur général, Service à la clientèle, (aéroport Pearson), Air Canada (24 juin 2002)

Fraser, Mme Sheila, vérificatrice générale du Canada (18 novembre 2002)

Goupil, M. Pierre, inspecteur commandant, Sûreté du Québec (novembre 2001)

ANNEXE II
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Hebert, Mme Barbara, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

Jenkins, Mme Wilma, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et immigration Canada (24 juin 2002)

Johns, M. Fred, directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada (15 août 2002)

Johnson, capitaine Don, président de l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

Kasurak, M. Peter, directeur principal, Bureau du vérificateur general du Canada (18 novembre 2002)

Kavanaugh, M. Paul, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada (24 juin 2002)

Laflamme, M. Art, représentant principal de Air Line Pilots Association, International (14 août 2002)

Landry, Inspecteur Sam, officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto GRC (24 juin 2002)

Lefebrve, M. Paul, président secteur 2323, de l' Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)

Loeppky, M. Garry, sous-commissaire à la police opérationnelle de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) (2 décembre 2002)

Luloff, Mme Janet, directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)

Maines, M. Warren, directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson d'Air Canada (24 juin 2002)

ANNEXE II
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

McInenly, M. Peter, vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada (15 août 2002)

McLeod, M. Dave, chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)

Minto, M. Shahid, vérificateur général adjoint (18 novembre 2002)

Morency, M. André, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada (24 juin 2002)

Murray, Mme Anne, vice-présidente, Affaires communautaires et environnementales, Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)

Nelligan, M. John Patrick, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne LLP (2 décembre 2002)

Neumann, Mme Suzanne, agent de vérification de la conformité, Observation de la législation douanière (novembre 2001)

Pelletier, Mme France, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) (18 novembre 2002)

Pharand, M. Pierre-Paul, directeur de la Protection aéroportuaire (novembre 2001)

Pichette, M. Pierre-Paul, assistant-directeur, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (novembre 2001)

Pigeon, M. Jean François, directeur intérimaire de la Sécurité à l'aéroport de Montréal (novembre 2001)

Pigeon, M. Jacques, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques du ministère de Transports Canada (2 décembre 2002)

ANNEXE II
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Quinlan, M. Grant, inspecteur de sécurité de Transports Canada (24 juin 2002)

Richmond, M. Craig, vice-président, Opérations, aéroportuaires, Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)

Sheehy, capitaine Matt, président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

Sheridan, M. Norman, directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

Slater, Mme Scenery, agente de programme de district (novembre 2001)

Spraggett, M. Ernest, directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

St. John, M. Peter, professeur à la retraite, Relations internationales, Université du Manitoba (25 novembre 2002)

St. Pierre, M. Jaquelin, commandant, chef du poste de quartier 5, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (novembre 2001)

Starck, M. Richard, avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau régional du Québec (novembre 2001)

Stiff, M. Bob, directeur général, Sécurité générale de Postes Canada (15 août 2002)

Wilmink, M. Chuck, consultant (4 novembre 2002)

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Au cours de son étude de la sécurité dans les aéroports, le Comité en a visité deux, soit ceux de Dorval (à Montréal) et de Vancouver. Il a aussi entendu des témoins à Toronto et à Ottawa.

Visite d'information à l'aéroport de Dorval (le 5 novembre 2001)

Qui nous avons entendu

- le sergent d'état-major Charles Castonguay, GRC
- M. Pierre-Paul Pharand, directeur de l'administration de l'aéroport
- M. Jean-François Pigeon, directeur intérimaire, Sécurité, administration de l'Aéroport international de Montréal
- M. Pierre-Paul Pichette, directeur adjoint, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Jaquelin Saint-Pierre, commandant, poste de police nº 5, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Pierre Goupil, inspecteur-chef, Sûreté du Québec
- M. Richard Starck, conseiller juridique principal, Service fédéral des poursuites, bureau de la région de Québec, ministère de la Justice

Ce dont nous avons parlé

Équipement; inspection des bagages; crime organisé; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; marche à suivre en cas d'urgence; coordination entre les agences travaillant à l'aéroport; vérification judiciaire des travailleurs côté piste; vérifications de sécurité; évaluation de la menace.

ANNEXE III
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Visite d'information à l'aéroport de Vancouver (novembre 2001)

Qui nous avons entendu

- M.Craig Richmond, vice-président, Opérations aéroportuaires, Aéroport international de Vancouver
- M. Brian Bramah, directeur régional, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada
- Inspecteur Tonia Enger, agent des opérations, GRC, détachement de Richmond
- Surintendent Ward D. Clapham, GRC, détachement de Richmond
- Inspecteur Jim Begley, Exécution des lois fédérales, Aéroport international de Vancouver, GRC
- M. Brian Flagel, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
- M. Yves Duquay, directeur principal, Gestion des risques pour la sécurité, Air Canada
- Mme Margaret Bullock, gestionnaire, Sensibilisation à la sécurité, Services de sécurité, Air Canada
- M. Bill Devlin, gestionnaire, Développement de la plaque tournante, Air Canada
- Mme Anne Murray, vice-présidente, Communauté et environnement, Aéroport international de Vancouver

Ce dont nous avons parlé

Accès aux zones réglementées; contrôle de pré-embarquement des passagers; normes nationales en matière de technologie, de formation et de sélection; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; exécution des lois; crime organisé; douanes; fret, courrier et colis; protection civile; coordination des diverses agences travaillant à l'aéroport.

ANNEXE III
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Audience de Toronto (24 juin 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Iain Fernie, directeur des opérations régionales de sécurité; Air Canada
- M. Warren Maines, directeur, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Paul Kavanaugh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada
- M. André Morency, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada
- M. Grant Quinlan, inspecteur de la sécurité, Transports Canada
- Inspecteur Sam Landry, Officier responsable, détachement de l'Aéroport de Toronto, GRC
- Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et Immigration Canada
- Norman Sheridan, directeur, Programmes de traitement des voyageurs, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Barbara Hebert, directrice régionale, Douanes, Division de la Région du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada

Le Comité a aussi entendu à huis clos quelques personnes de l'industrie de l'aviation qui lui ont indiqué certains sujets d'enquête. Leurs observations ont été sténographiées, et ils ont accepté qu'elles soient imprimées dans les fascicules des délibérations des comités, sous le sceau de l'anonymat.

ANNEXE III
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Le Comité a de plus invité quatre autres témoins à comparaître dans le cadre de ses audiences de Toronto — l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Federal Express, Postes Canada et le Service de police régionale de Peel —, mais tous ont décliné l'invitation. Postes Canada a toutefois comparu à Ottawa, en août.

Ce dont nous avons parlé
Inspection du courrier et du fret; exécution des lois; coopération avec la police; crime organisé; délivrance des laissez-passer; vérification judiciaire des employés; inspection des bagages; gouvernance; équipement; Air Canada – méthodes d'embauchage; vérifications d'identité; gouvernance, sécurité périphérique et dans les aires de trafic; concessionnaires des services aéronautiques dans les aéroports.

Audience d'Ottawa (14 août 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International

Ce dont nous avons parlé
Protocoles, procédures et formation pour les pilotes et les agents de bord; portes des postes de pilotage; agents de sécurité des transporteurs aériens; laissez-passer et fouilles côté piste; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées.

ANNEXE III
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Audience d'Ottawa (15 août 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Peter McInenly, vice-président, Agencement des activités, Postes Canada
- M. Fred Johns, directeur général, Logistique et stratégies de traitement, Postes Canada
- M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité industrielle, Postes Canada
- M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Robert Deemert, Sécurité en cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Paul Lefebvre, président du local 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale

Ce dont nous avons parlé

Laissez-passer et fouilles côté piste; coopération avec la police; inspection des bagages; inspection du courrier, des colis et du fret; vérifications d'identité; sécurité des employés.

Audience d'Ottawa (4 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Chuck Wilmink, consultant, ancien directeur de la sécurité industrielle, Lignes aériennes Canadien International
- Capitaine Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada

- Capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
- Copilote Russ Cooper, représentant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada

Ce dont nous avons parlé
Formation des équipages de conduite; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des bagages; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; missiles sol-air; confidentialité; gouvernance; exécution des lois; sécurité des employés; système national de laissez-passer.

Audience d'Ottawa (18 novembre 2002)

Qui nous avons entendu
- Mme Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada
- M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint
- M. Peter Kasurak, principal, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada
- M. Richard Balnis, agent de recherche, Syndicat canadien de la fonction publique
- Mme France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique

Ce dont nous avons parlé
Responsabilité financière; gouvernance; cession aux autorités aéroportuaires; formation des agents des douanes; formation des agents d'immigration; formation des équipages de conduite; Programme de protection des transporteurs aériens canadiens;

responsabilités et obligations des agents de bord; recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste.

Audience d'Ottawa (25 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Jacques Duchesneau, président-directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mark Duncan, vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mike Baker, vice-président, Direction des affaires, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Peter St. John, professeur (à la retraite), Relations internationales, Université du Manitoba

Ce dont nous avons parlé

Recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; matériel de détection d'explosifs; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; confidentialité; gouvernance; responsabilité financière; formation du personnel.

Audience d'Ottawa (27 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada

- M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada

Ce dont nous avons parlé
Laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des passagers; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; formation; vérifications de la sécurité; gouvernance; confidentialité; repérage de l'argent; baux; usages américains.

Audience d'Ottawa (2 décembre 2002)

Qui nous avons entendu

- L'honorable David M. Collenette, c.p., député, ministre des Transports
- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jacques Pigeon, avocat général principal, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire
- M. John Patrick Nelligan, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan, O'Brien, Payne, LL.P., Ottawa
- Commissaire adjoint Garry Leoppky, Opérations, Gendarmerie royale du Canada
- Surintendant R. J. (Ray) Bonnell, Officier responsable, Sous-direction des services de protection

ANNEXE III
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Ce dont nous avons parlé

Agents de sécurité à bord des aéronefs; formation des équipages; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection du courrier, du fret et des bagages; missiles sol-air; confidentialité; obligations des témoins; gouvernance; concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport; vérifications de la sécurité; responsabilité financière; baux; nouveaux aéroports.

AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a invité les représentants de **Transports Canada** à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. Le ministère a fourni la liste ci-après :

1. Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour assurer le contrôle de sécurité des passagers et de leurs effets au préembarquement, grâce à des méthodes de détection améliorées.
2. Achat et installation (par le biais de l'ACSTA) de systèmes perfectionnés de détection des explosifs dans les aéroports.
3. Affectation d'un plus grand nombre d'inspecteurs au sol dans les aéroports et amélioration des mesures de contrôle.
4. Établissement du Programme de protection des transporteurs aériens canadiens, qui assure la présence d'agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux.
5. Renforcement des portes des postes de pilotage.
6. Soutien financier lié à la présence policière requise pour assurer la sécurité aérienne dans les grands aéroports.
7. Élargissement du mandat de l' ACSTA pour assurer le contrôle de sûreté des non-passagers dans les aéroports et la mise au point d'un système amélioré de cartes d'identité pour les non-passagers qui ont besoin d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

Source : Déclaration de William Elliott, sous-ministre adjoint, sûreté et sécurité, Transports Canada, le 27 novembre 2002.

ANNEXE IV
AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a invité les représentants de **l'Agence des douanes et du revenu du Canada** à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. L'Agence a fourni la liste ci-après :

1. L'ADRC a immédiatement établi une alerte de sécurité nationale de niveau 1 dans tous les ports. L'alerte est encore en vigueur. Dans les aéroports internationaux, des vérifications exhaustives continuent d'être effectuées en ce qui concerne les vols en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord. Tous les passagers arrivant d'un pays autre que les États-Unis doivent présenter une pièce d'identité et nous exécutons des vérifications à l'aide de nos bases de données (SIGLIP et SIED). Les marchandises et le courrier en provenance ou à destination de pays à risque élevé font l'objet de contrôles.

   L'ADRC a élaboré un plan de gestion des services à la frontière, plan qui est axé sur les risques et qui établit que le terrorisme est la priorité absolue dans les aéroports. La formation des nouveaux douaniers et des douaniers expérimentés sur les techniques de vérification et de contrôle ainsi que sur les nouvelles technologies continue d'avoir la priorité au sein de l'ADRC. Afin de lutter contre la menace du terrorisme, l'Agence continue de collaborer étroitement avec ses partenaires dans le domaine de la sécurité, particulièrement avec la GRC, le SCRS, CIC et les Services américains de douane et d'immigration.

2. Dans les aéroports internationaux, tous les programmes pilotes ont été interrompus en ce qui concerne les passagers en transit qui n'étaient pas tenus de faire l'objet d'une inspection. Actuellement, tous les passagers arrivant au Canada doivent être vérifiés par des douaniers avant de prendre un vol de continuation. Une seule exception a été établie : à l'Aéroport international de Vancouver, le

projet pilote de précontrôle en transit autorise les passagers internationaux en transit à se rendre directement à une installation américaine de contrôle.

3. Les responsables ont davantage recours à la technologie afin d'inspecter les personnes, les bagages et les biens, y compris les marchandises et le courrier. L'équipement ci-après a été commandé et/ou installé dans les aéroports canadiens depuis le 11 septembre 2001 : appareils mobiles et fixes de contrôle aux rayons X, fibroscopes, densimètres et système mobile VACIS utilisant les rayons gamma.

4. L'ADRC a interrompu le programme CANPASS qui permettait d'accorder l'autorisation aux aéronefs privés à l'aide des centres de déclaration par téléphone (CDT). En décembre 2002, le programme a été remis en œuvre à un nombre réduit d'endroits. De plus, les taux de vérification dans le cadre du programme CANPASS sont établis en fonction d'une évaluation des risques. Tous les vols à risque élevé font l'objet de vérifications intégrales (100 %).

5. L'ADRC ainsi que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) élabore un système pour obtenir et analyser les renseignements afin de vérifier les passagers avant leur arrivée au Canada. Le système comporte deux éléments : le SIPV qui permet de circonscrire les données obtenues par un transporteur aérien pendant l'enregistrement de chaque passager; le PNR qui est versé dans le système de réservation du transporteur et qui précise l'itinéraire de voyage de la personne qui a fait la réservation. L'analyse de renseignements sur les voyageurs, comme les tendances touristiques et les données sur les réservations, aidera l'ADRC à cerner les personnes soupçonnées d'être impliquées

dans des activités terroristes ou d'autres actes criminels. Le 7 octobre 2002, l'ADRC a réussi à mettre en œuvre le Système de renseignements sur les passagers (PAXIS) dans huit aéroports internationaux canadiens : Vancouver, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Toronto, Ottawa, Dorval et Halifax.

6. Dans le cadre de l'Accord sur la frontière commune, les autorités ont créé des services conjoints d'analyse des passagers (SCAP), dans le cadre de projets pilotes à Vancouver et à Miami. Les membres de ces services proviennent notamment de l'ADRC, du Service des douanes des États-Unis, de Citoyenneté et Immigration ainsi que du Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis. À l'aide des renseignements obtenus grâce au SIPV et au PNR, que nous avons précisés dans le paragraphe précédent, les équipes des Services conjoints d'analyse des passagers axeront leurs efforts sur les passagers à haut risque qui arrivent au Canada ou aux États-Unis, l'essentiel consistant à prendre les mesures nécessaires pour lutter contre le terrorisme et à assurer la sécurité nationale. Nous viserons les personnes susceptibles d'être impliquées dans des activités criminelles, comme la contrebande, le trafic d'étrangers, etc.

Source : Agence des douanes et du revenu du Canada, décembre 2002

RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON

Le 24 juin 2002, l'inspecteur Sam Landry, du Détachement de la Gendarmerie royale du Canada de l'aéroport de Toronto, a informé le Comité que 82 organismes à l'aéroport sont investis de responsabilités en matière de sécurité. Le 2 août 2002, il a envoyé au Comité la liste suivante :

Gendarmerie royale du Canada
- Section antidrogue
- Sécurité des PDM
- Immigration et Passeport
- Douanes et Accise
- Peloton de protection du Premier ministre
- Section de l'exécution des lois fédérales
- Produits de la criminalité

Police régionale de Peel
Service canadien du renseignement de sécurité
Greater Toronto Airport Authority (Autorité aéroportuaire du Grand Toronto)
Agence des douanes et du revenu du Canada
Citoyenneté et Immigration Canada
Bureau des passeports (ministères des Affaires étrangères et du Commerce international)
U.S. Immigration and Naturalization Service
U.S. Customs
Transports Canada
NAVCANADA

ANNEXE V
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON

Corps canadien des commissionnaires
Police provinciale de l'Ontario
Service de police de Toronto
Police régionale de York
Police régionale de Niagara
Police régionale de Hamilton Wentworth
Police régionale de Halton
Postes Canada
Federal Express
Purolator
UPS
Group 4
Wackenhut
Service des incendies de Mississauga
Service des incendies de Toronto
Santé Canada
Municipalité régionale de Peel
Toronto Transit Authority
Agence canadienne d'inspection des aliments
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada
Environnement Canada

Inflight Kitchens
CARA

Paragon Security
Alpha Security
ASP Security
Police militaire canadienne
Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2)
Airport Group Canada
U.S. Federal Aviation Administration

ANNEXE V
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON

U.S. Secret Service
U.S. State Department
Central Intelligence Agency
Sécurité d'El Al Airlines
Sécurité d'Air Canada
Sécurité d'Air Transat
Sécurité de Sky Service
Sécurité du Bureau aéropostal
Sécurité d'U.S. Air

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Le Comité tient à noter que l'absence d'une contribution de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à cette étude n'est pas le résultat d'un oubli. L'AAGT a été invitée plus d'une fois à rencontrer le Comité, mais M. Louis Turpen, président et chef de la direction, a décliné l'invitation en invoquant l'article 4.8 de *la Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* pris en vertu de cette loi, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada.*

Dans un avis juridique agréé par M. John Nelligan, C.R., associé principal du cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne d'Ottawa, le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, M. Mark Audcent, a informé le Comité qu'il avait le droit de citer M. Turpen à comparaître et d'exiger de lui qu'il réponde à toutes ses questions sans exception. Selon le Légiste, les textes invoqués n'empêchent en rien le Comité de s'acquitter de son mandat ni M. Turpen de communiquer de l'information au Parlement. Toutefois, étant donné les échanges entre M. Turpen et la greffière du Comité et le fait que le Comité a obtenu de meilleures sources disposant de connaissances plus précises toute l'information qu'il lui fallait obtenir de l'AAGT, le Comité a estimé que le témoignage de M. Turpen serait à ce stade redondant.

Pour ce qui est des motifs invoqués par M. Turpen, les avis juridiques ci-joints sont éloquents.

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Chronologie des contacts avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

30 mai 2002 – La greffière du Comité téléphone à Mme Lorrie McKee, directrice, Relations gouvernementales, pour demander à l'AAGT une visite d'information devant comporter une séance d'information et une visite des lieux. La greffière explique que la presse sera invitée à accompagner le Comité comme lors de toutes les visites de ce genre. Mme McKee convient de parler de cette visite à la haute direction.

4 juin 2002 – Mme McKee téléphone à la greffière pour lui dire que l'AAGT décline l'invitation à participer à la visite d'information à Toronto, mais qu'elle est disposée à assister à une réunion publique. La greffière télécopie à l'AAGT une invitation officielle relative à une visite d'information en notant que le Comité a fait des visites semblables à Montréal et à Vancouver.

5 juin 2002 – La greffière télécopie l'invitation à M. Louis Turpen, président et chef de la direction de l'AAGT.

7 juin 2002 - M. Turpen télécopie au président du Comité une lettre dans laquelle il déclare que l'AAGT est disposée à communiquer ses vues, mais que, «étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigerions que la réunion soit confidentielle».

10 juin 2002 – La greffière téléphone à M. Turpen pour expliquer l'objet de la visite proposée en mentionnant le mandat que le Comité a reçu d'étudier le besoin d'une politique nationale sur la sécurité. M. Turpen maintient sa demande de réunion à huis clos.

21 juin 2002 – *La greffière envoie à M. Turpen une lettre accusant* réception de sa lettre du 7 juin 2002 au président du Comité.

10 juillet 2002 - M. Turpen envoie à la greffière une lettre indiquant qu'il hésite à témoigner dans une instance publique en présence de la presse.

20 août 2002 - M. Turpen envoie au président du Comité une lettre dans laquelle il retire l'offre de rencontrer le Comité en privé.

21 août 2002 – La greffière envoie à M. Turpen une lettre indiquant qu'elle portera sa lettre à l'attention du Comité lors de sa prochaine réunion.

3 septembre 2002 – M. Turpen envoie à la greffière une lettre dans laquelle il réitère sa position.

4 novembre 2002 – Le Légiste du Sénat fournit deux avis juridiques à l'effet que M. Turpen est tenu de comparaître et de témoigner devant le Comité.

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 4 juin 2002

Madame Lorrie McKee
Directrice, Relations gouvernementales
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Madame,

Comme suite à notre entretien téléphonique d'aujourd'hui, j'invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à rencontrer le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Le Comité aimerait visiter les installations de l'aéroport Pearson et s'entretenir avec les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au sujet des opérations de sécurité à l'aéroport.

Le Comité a fait des visites d'information semblables aux aéroports de Dorval et de Vancouver et constaté qu'elles l'aidaient à mieux comprendre les opérations de sécurité. Comme l'aéroport Pearson est le plus achalandé au Canada, le Comité estime qu'une visite de vos installations s'impose dans le cadre de son étude sur une politique nationale sur la sécurité.

Nous espérons que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto va accorder une attention favorable à notre demande.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 7 juin 2002

L'honorable Colin Kenny
Le Sénat du Canada

Monsieur le sénateur,

Je crois comprendre d'après ce que rapportent les médias qu'il vous est arrivé un incident de sécurité à l'Aéroport international Pearson de Toronto. Mon personnel m'a informé par ailleurs que le Comité sénatorial permanent de la défense nationale et de la sécurité, que vous présidez, invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à le rencontrer lors d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Comme je ne sais trop si la demande du Comité se rapporte à l'incident de sécurité ou plus largement à la sûreté aérienne après le 11 septembre, il serait utile que vous en précisiez l'objet.

Quant à l'incident de sécurité qui vous est arrivé, nous avons essayé à plusieurs reprises de savoir au juste ce qui a pu se passer. Malheureusement, il nous a été impossible jusqu'à présent d'obtenir de vous ou de votre personnel des renseignements qui nous permettent de déterminer la nature exacte de l'incident et les responsabilités qu'il engage (aéroport, compagnie aérienne, douanes, immigration ou transports). Comme je milite depuis longtemps en faveur de la sécurité dans les aéroports et que j'ai frayé la voie à plusieurs des procédures en usage aujourd'hui, je porte un intérêt personnel à ce qui vous est arrivé, surtout s'il en a bel et bien résulté une atteinte à la sécurité. Je vous invite donc à me fournir de plus amples renseignements sur cet incident. Nous cherchons toujours à maintenir le niveau maximum de sécurité à l'aéroport Pearson.

Concernant la rencontre que vous proposez le 24 juin, il nous serait utile, comme je l'ai dit, de savoir ce qui vous intéresse au juste afin que les personnes compétentes soient présentes. Tout en reconnaissant que la sûreté aérienne relève de l'ACSTA, nous nous ferions un plaisir de communiquer le point de vue d'un aéroport. Étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigerions que la réunion soit confidentielle et il nous faudrait évidemment vérifier la cote de sécurité des personnes présentes.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 21 juin 2002

Monsieur Louis A. Turpen

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 7 juin 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Dans le premier paragraphe de votre lettre, vous demandez si l'invitation à rencontrer le Comité se rapporte à ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson ou à quelque chose de plus large. Je vous ai expliqué par téléphone le 10 juin 2002 que l'invitation s'inscrivait dans le cadre d'une étude sur le besoin d'une politique nationale sur la sécurité. Après notre conversation, je vous ai télécopié une copie du mandat du Comité ainsi qu'un extrait de deux pages sur la question tiré du rapport du Comité en date de février 2002 intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.*

Concernant ce qui est arrivé au président du Comité à l'aéroport Pearson, il m'a demandé de vous dire qu'il a en a informé le ministre des Transports et des fonctionnaires de Transports Canada. Sans doute vont-ils communiquer avec vous s'ils le jugent à propos.

Le troisième paragraphe de votre lettre semble contredire l'information que m'a communiquée le 4 juin 2002 votre directrice des Relations gouvernementales, Lorrie McKee. Elle m'a dit que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto n'était pas disposée à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information, mais

qu'elle était disposée à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Cette information a été transmise au Comité.

J'ai reçu du Comité l'instruction de vous informer qu'il s'inquiète de la position que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto adopte dans cette affaire. Nous vous encourageons à consulter des avocats au sujet de votre obligation de rencontrer le Comité.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 10 juillet 2002

Madame Barbara Reynolds
Greffière du Comité

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 21 juin ainsi que d'une copie du mandat du Comité et du texte intitulé « L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense ».

Concernant ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson, je suis content qu'il en ait fait part au ministre des Transports. Comme Transports Canada ne nous en a pas parlé, j'en conclu qu'il ne s'agissait sans doute pas d'une « atteinte à la sécurité », ce qui est réconfortant.

Merci de votre mise en garde concernant le besoin de consulter des avocats au sujet de l'obligation où se trouve l'AAGT de rencontrer le Comité. J'ai dit que je suis toujours disposé à comparaître devant le Comité pour discuter de questions de sécurité concrètement et sans détour. Cependant, vous comprenez, j'en suis certain, mon hésitation à discuter de ces choses dans une instance publique alors que, si j'ai bien compris, toutes les réunions du Sénat se tiennent en présence de la presse.

Vous remerciant de m'avoir fait part de vos réflexions, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 20 août 2002

Monsieur Colin Kenny
Président
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Monsieur le sénateur,

On m'a fait tenir une copie de votre article paru dans le Globe and Mail du 15 août et une transcription de l'entrevue que vous avez donnée à Canada AM le 19 août. Votre persistance à partager avec la presse tout ce que vous entendez dire au sujet de la sûreté aérienne m'inquiète grandement. Je supposais que, en tant que sénateur et membre du gouvernement du Canada, vous étiez parfaitement au courant des questions de sûreté aérienne et conscient de la nécessité de protéger des renseignements sensibles. Apparemment, je me trompais. Il ressort par ailleurs de vos propos que, bien que vous ayez tenu plusieurs audiences sur la sûreté aéroportuaire, vous n'avez pas encore compris les mesures de sécurité.

La sécurité des aéroports canadiens relève à la fois des aéroports, des compagnies aériennes et d'organismes publics chargés de faire respecter les normes les plus strictes possibles, entre autres, Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), Douanes et Immigration, les forces de police locales et la GRC. En outre, les procédures de sécurité se déroulent dans le cadre d'un régime juridique qui est conçu pour empêcher la communication au public de l'information sensible, que ce soit par des sénateurs dans le *Globe and Mail* ou ailleurs. Veuillez vous reporter à la *Loi sur l'aéronautique*, à l'article 4.8 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-111, à l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et aux

articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. J'attire en particulier votre attention sur la *Loi sur la preuve au Canada*. Je ferais également remarquer qu'il n'est pas évident que votre comité soit habilité, en vertu du Règlement du Sénat, à tenir des audiences à huis clos pour assurer la confidentialité des renseignements qui peuvent lui être communiqués.

Je n'ai jamais pensé qu'il était dans l'intérêt public de fournir un mode d'emploi aux terroristes qui sont toujours à l'affût des failles du système. Vous semblez être d'un autre avis. Le slogan « un mot de trop, un vaisseau de moins » vient à l'esprit.

Étant donnée la façon dont vous avez choisi de mener vos enquêtes, je retire officiellement mon offre de vous rencontrer en privé vous et votre comité. Toute discussion que vous aimeriez avoir avec l'AAGT à ce sujet ne saurait avoir lieu qu'après obtention des approbations nécessaires du procureur général du Canada en vertu de la Loi sur la preuve au Canada et du ministre des Transports aux termes de la Loi sur l'aéronautique et de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

c.c.: Conseil d'administration de l'AAGT
L'hon. David Collenette

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 21 août 2002

Monsieur Louis A. Turpen
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 20 août 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Soyez assuré que votre lettre sera portée à l'attention des membres du Comité lors de leur prochaine réunion, probablement à la mi-septembre.

Je voudrais noter la suite des événements qui ont eu lieu. Le 4 juin 2002, la directrice des Relations gouvernementales de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Lorrie McKee, a déclaré que votre organisme n'était pas disposé à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information à Toronto, mais qu'il était disposé à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Plus tard le même jour, le Comité a lancé une invitation à comparaître à une réunion publique à Toronto, mais le 7 juin, vous avez envoyé une lettre indiquant qu'il faudrait que la réunion soit confidentielle. Maintenant vous retirez votre offre de rencontrer le Comité en privé.

Le Comité poursuit son examen des opérations de sécurité dans les aéroports et citera un certain nombre de témoins à comparaître. Comme je l'ai déjà dit, le Comité va examiner votre lettre à sa prochaine réunion.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 3 septembre 2002

Madame Barbara Reynolds
Greffière du Comité

Madame,

Je vous renvoie à votre lettre du 21 août 2002 en réponse à ma lettre du 20 août 2002. Bien que ce que j'ai dit dans cette lettre reste valable, j'aimerais clarifier notre réponse à vos demandes.

Sur mon instruction, Mme Lorrie McKee vous a avisée le 4 juin 2002 que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) n'était pas disposée à discuter de questions de sécurité avec le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une réunion d'information ouverte aux médias qui devait avoir lieu à Toronto le 24 juin. Il a également été précisé que l'AAGT comprenait que les comités sénatoriaux avaient le pouvoir de citer des témoins à comparaître à leurs audiences officielles, mais que la réunion en question n'était pas une audience officielle, mais bien plutôt une séance d'information.

Sur réception de votre lettre du 4 juin, j'ai réitéré la position que j'ai exposée dans ma lettre du 20 août, à savoir que je n'étais pas disposé à rencontrer le Comité pour discuter de questions de sécurité en public, mais que j'étais disposé à le rencontrer de façon confidentielle. Les actions et les déclarations subséquentes du sénateur Kenny m'ont conduit à retirer cette offre.

J'espère que notre position est ainsi clarifiée.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ

M. Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, et M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne, ont comparu comme témoins le 2 décembre 2002 pour discuter de l'obligation de comparaître devant les comités sénatoriaux. On trouvera le détail de ce témoignage dans le fascicule 5 des *Délibérations du Comité*, lesquelles sont accessibles au site web du Comité : www.sen-sec.ca.

Sommaire de l'avis juridique fourni par le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat

À : L'honorable Colin Kenny, président
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

De : Mark Audcent,
Légiste et conseiller parlementaire

Objet : Obligations des témoins dans le contexte de la sûreté aérienne

Date : 1er novembre 2002

Dans le contexte de l'obligation générale de témoigner devant les comités parlementaires, vous m'avez demandé d'examiner les éventuelles dispenses prévues par les lois citées dans la lettre que

vous a adressée le 20 août 2002 M. Louis A. Turpen, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

En fait de dispenses de témoigner, M. Turpen invoque l'article 4.8 de la *Loi sur l'aéronautique*, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. Il invoque également *le Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-11, pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Après avoir examiné le contexte constitutionnel et les autorités citées, j'en suis venu à la conclusion qu'aucune des dispositions législatives ou réglementaires invoquées par M. Turpen ne le dispenserait de comparaître devant un comité parlementaire ou de répondre à une question dans le cadre des délibérations du comité. S'il était cité à comparaître, il serait obligé par la loi de comparaître. S'il lui était ordonné de répondre, il serait obligé de répondre. Le fait de ne pas comparaître ou de ne pas répondre constituerait un outrage au Parlement.

M. Turpen, le procureur général et le ministre des Transports voudront peut-être se consulter avant la comparution de M. Turpen, mais le Comité n'est pas légalement tenu d'obtenir l'approbation de l'un ou l'autre ministre ni de veiller à ce que ses témoins le fassent. Et les ministres n'ont pas le pouvoir d'accorder une dispense de témoigner. Si le Comité cherchait à obtenir de M. Turpen de l'information dont la divulgation serait protégée dans un forum autre que le Parlement au motif qu'elle est sensible ou potentiellement dangereuse, M. Turpen serait en droit de le lui signaler et de chercher à obtenir pour cette raison une dispense de répondre à la question. Le Comité pourrait le dispenser de répondre, obtenir de lui l'information à huis clos ou lui ordonner de répondre dans le cadre d'une audience publique. M. Turpen bénéficierait de l'immunité

absolue pour tout ce qu'il dit dans le cadre des délibérations du Comité et ne pourra donc pas être interrogé au sujet de son témoignage devant un tribunal quelconque ni ailleurs qu'au Parlement.

Extrait de lettres fournissant un avis juridique de M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne

« Je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet du pouvoir du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de citer à comparaître M. Turpen et toute autre personne qui a de l'information à fournir concernant la sûreté aéroportuaire.

Je note que dans sa lettre M. Turpen, tout en condamnant en général la communication de renseignements qui ne devraient pas selon lui être communiqués, ne mentionne pas de question particulière pouvant être visée par les restrictions prévues dans les lois qu'il invoque. »

« Je suis d'accord avec vous que les textes prévoient clairement que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a le pouvoir inconditionnel de citer M. Turpen ou toute autre partie intéressée à comparaître et d'exiger d'eux qu'ils répondent à toutes questions en rapport avec le sujet de l'enquête. Le fait de ne pas comparaître entraînerait les sanctions indiquées dans votre rapport au sénateur Kenny. M. Turpen peut retirer une offre de rencontrer le Comité en privé, mais il ne peut pas refuser d'obtempérer à une assignation à témoigner.

M. Turpen pourrait sans doute faire valoir au Comité les objections qu'il soulève dans sa lettre lorsqu'il comparaîtra devant lui et le Comité pourrait fort bien décider de prendre l'une des mesures que

vous indiquez pour protéger la confidentialité de renseignements sensibles.

M. Turpen invoque diverses dispositions législatives qui constituent selon lui des obstacles à l'enquête du Comité. Les textes cités dans votre rapport montrent clairement que ces obstacles sont inexistants. »

POLICE RÉGIONALE DE PEEL

Malgré plusieurs invitations, et bien qu'il ait indiqué dans un premier temps qu'il se rendrait disponible, le responsable de la police régionale de Peel a aussi refusé de témoigner devant le comité.

Le comité juge inacceptable qu'un corps policier veuille échapper à sa responsabilité de témoigner honnêtement et en toute impunité devant un comité du Parlement.

Peu importe le lien contractuel qui l'unit à M. Turpen et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, en déclinant ainsi notre invitation, le chef du service de police de Peel n'a rien fait pour améliorer sa réputation ou celle de son service.

LISTE DES PIÈCES

Pièce 1 :	Documentation fournie par Transports Canada *(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
Pièce 2 :	Documentation fournie par l'aéroport international de Vancouver *(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
Pièce 3 :	Documentation fournie par la GRC *(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
Pièce 4 :	Documentation fournie par Immigration Canada *(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
Pièce 5 :	Documentation fournie par Douanes Canada *(10 décembre 2001, fascicule no 9)*
Pièce 6 :	L'air Line Pilots Association, International, présentation préparée par le capitaine Kent Hardisty et lue par M. Art Laflamme *(14 août 2002, fascicule no 19)*
Pièce 7 :	Document préparé par la Société canadienne des postes *(15 août 2002, fascicule no 20)*
Pièce 8 :	Airline Security – A security Professional's View, par Chuck Wilmink *(4 novembre 2002, fascicule no 1)*
Pièce 9 :	Déclaration d'ouverture du capitaine Don Johnson, président de l'Association des pilotes d'Air Canada *(4 novembre 2002, fascicule no 1)*
Pièce 10 :	Le Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, par le premier officier Russ Cooper, coprésident *(4 novembre 2002, fascicule no 1)*

ANNEXE VIII
LISTE DES PIÈCES

Pièce 11 :	Articles des médias américains et des médias canadiens – Octobre 2002 – Préparé par la Direction de la recherche parlementaire
Pièce 12 :	(a) Lettre et document de Serge Charette de l'Union Douanes Accise en date du 28 juin 2002 adressés à Barbara Reynolds; (b) lettre de Tara Hall de l'Agence des douanes et du revenu du Canada en date du 31 octobre 2002; (c) lettre de Barbara Reynolds à Serge Charette en date du 31 octobre 2002 (Objet : Lettre - Cadre pour le Programme des agents étudiants des Douanes)
Pièce 13 :	Commentaires du SCFP sur l'aviation et la sécurité par Richard Balnis, attaché de recherche du SCFP, et France Pelletier, Affaires législative et réglementaires, Division du transport aérien du SCFP *(18 novembre 2002, fascicule nº 3)*
Pièce 14 :	La sécurité dans le transport aérien par Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada *(18 novembre 2002, fascicule no 3)*
Pièce 15 :	Remarques par M. Jacques Duchesneau, président et premier dirigeant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien *(25 novembre 2002, fascicule no 4)*
Pièce 16 :	Mémoire au Comité sénatorial sur le terrorisme par M. Peter St. John *(25 novembre 2002, fascicule nº 4)*

ANNEXE VIII
LISTE DES PIÈCES

Pièce 17:	Propos préliminaires de M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Santé et sécurité, Transports Canada *(25 novembre 2002, fascicule nº 4)*
Pièce 18 :	Réponse aux questions soulevées à la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (du 27 novembre 2002), fournie par le ministère des Transports du Canada *(2 décembre 2002, fascicule nº 5)*
Pièce 19 :	Exposé introductif par Garry Loeppky, sous-commissaire, Opérations, GRC *(2 décembre 2002, fascicule nº 5)*
Pièce 20 :	Exposé introductif par l'honorable David Collenette, ministre des Transports *(2 décembre 2002, fascicule nº 5)*
Pièce 21 :	Droits et obligations des témoins comparaissant devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, par Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire *(2 décembre 2002, fascicule nº 5)*

STATISTIQUES

Nombre de personnes que le Comité a rencontrées	**68**
Nombre d'heures	**63,9**
Couverture médiatique – Presse écrite Octobre 2001 – novembre 2002 Fourni par la Direction des communications du Sénat. Courrier des lecteurs exclu.	**627**
Couverture médiatique – Presse écrite/médias électroniques Septembre 2001 – novembre 2002 Recensé par le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense	**1 206**
Nombre de visites du site du Comité par des utilisateurs de l'extérieur du Parlement De janvier à novembre 2002 Fourni par la Division de la gestion de l'information du Sénat	**41 175**

ANNEXE IX
STATISTIQUES

Précédents rapports

L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense	Février 2002
La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne	Septembre 2002
Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut	Novembre 2002

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Veronica Morris

C'est en juin 2001 que Mme Morris a été nommée responsable des relations avec les médias par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Elle répond quotidiennement aux questions des médias, rédige les communiqués de presse, assure le suivi de la couverture médiatique et fait office d'agente de liaison lors des déplacements du comité.

Avant d'occuper ces fonctions, elle était adjointe spéciale auprès de l'honorable Colin Kenny. Mme Morris a fait ses études à l'Université Carleton.

Les médias sont invités à adresser leurs questions et autres demandes à : ckres@sen.parl.ca

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MHz) : parquet : 94,7, anglais : 95,5, français : 95,1.

ANNEXE X
ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaîtront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

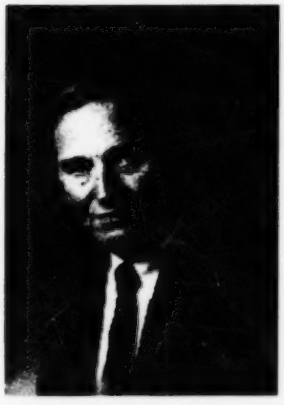
http://sen-sec.ca

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :
Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :
Greffier du Comité : defence@sen.parl.gc.ca
Président du Comité : kennyco@sen.parl.gc.ca

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à ckres2@sen.parl.gc.ca.

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de

Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.

L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a exploré les façons de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains et a fait rapport sur la question en novembre 2002.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Cordy)

L'hon. JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):
Sécurité nationale et défense
Affaires sociales, sciences et technologie

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Day)

L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renauld à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Forrestall)

L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Forrestall)

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité mixte permanent de la bibliothèque. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.

L'hon. COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le Très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la

sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca
Site web : http://sen.parl.gc.ca/ckenny

L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

L'honorable DAVID P. SMITH, c.p., sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président

national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Affaires juridiques et constitutionnelles
Sécurité nationale et de la défense
Règlement, de la procédure et des droits du Parlement

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Wiebe)

L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Wiebe)

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :
Agriculture et forêts, vice-président
Sécurité nationale et défense
Sous-comité des affaires des anciens combattants
Règlements, de la procédure et des droits du parlement

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

JOHN CHRISTOPHER

John Christopher travaille avec les parlementaires canadiens depuis trente ans à titre d'attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Sa formation d'urbaniste et de planificateur en transports l'a amené à travailler pour des comités chargés de sujets touchant les transports, notamment la sécurité et la sûreté des transports. Il a entre autres organisé des missions d'information de comités au Canada, aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Il a récemment agi comme conseiller sur les questions de sécurité pour le compte du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis qui s'est réuni à Newport au Rhode Island en mai dernier.

Il est l'auteur de nombreux rapports et documents sur des questions touchant tous les moyens de transport, notamment les suivantes : restructuration du transport aérien; sûreté du camionnage; transport des voyageurs par chemin de fer; stratégie maritime nationale; sécurité du transport aérien.

ANNEXE XII
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ
(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

Adjudant-chef J.J.L.M.
Dessureault, OMM, CD

Adjudant-chef des
Forces canadiennes

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjudant-chef Dessureault s'enrôle dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964 et poursuit son entraînement au dépôt du Royal 22e Régiment alors cantonné à Valcartier (Québec). En septembre de la même année, il est affecté au 2e bataillon du Royal 22e Régiment à Valcartier.

En juillet 1965, il accompagne l'unité à Werl dans le nord de l'Allemagne pour une période de quatre années. De retour au Canada en novembre 1969, il occupe divers postes au sein du 3e Bataillon jusqu'en juin 1971, date où il rejoint de nouveau le 1er Bataillon, installé depuis peu à Lahr dans le sud de l'Allemagne. Il est promu caporal-chef en avril 1972.

Au mois d'août 1974, à son retour au Canada, il est promu au grade de sergent et occupe successivement les fonctions de commandant de section et d'adjoint de peloton d'infanterie au 3e Bataillon. En août 1976 il est affecté au 1er Bataillon en Europe pour une durée de cinq ans. Au cours de cette mutation il obtiendra deux promotions.

En juin 1983, il est de retour au Canada pour y remplir la fonction d'adjudant-maître à la section d'entraînement de l'exercice militaire (drill) au Collège militaire royal de Saint-Jean. Il effectue un retour au 2e Bataillon en en juin 1986 et accompagne l'unité à Chypre en février

1987. Promu au grade d'adjudant-chef pendant cette mission, en juin de la même année, il sera muté au Quartier général du Secteur de l'Est à Montréal.

Au terme d'une mutation de trois années, il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1er Bataillon du Royal 22e Régiment en juin 1990. Il accompagne l'unité en ex-Yougoslavie le 8 avril 1992 dans le cadre d'une mission de paix sous l'égide des Nations Unies. Il sera ainsi le premier sergent-major régimentaire à être déployé au sein d'un groupe de bataille depuis les opérations de Corée. De retour au Canada en juin 1993, il occupe la fonction d'adjudant-chef du Secteur du Québec de la Force terrestre. Le 20 juin 1996, il est nommé au poste d'adjudant-chef de la Force terrestre. Il occupe le poste d'adjudant-chef des Forces canadiennes du 15 juin 1999 jusqu'à son départ à la retraite, le 31 juillet 2001.

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.

PAUL S. DINGLEDINE

M. Dingledine est né en 1946 à Hamilton, en Ontario. Sa famille a par la suite déménagé dans la ville voisine de Burlington. Il a obtenu un baccalauréat en économie de l'Université McMaster, où il a par la suite terminé sa maîtrise en administration en 1969.

Après avoir passé une année à titre d'agent de relations industrielles dans la région de Mersey au Royaume-Uni, M. Dingledine s'est joint au Service extérieur canadien comme délégué commercial en 1970. Au cours de la décennie suivante, il a affecté successivement dans des ambassades et des hauts-commissariats canadiens à Trinidad, en Israël et en Inde. Il a également occupé plusieurs postes au Service des délégués commerciaux du gouvernement canadien à Ottawa.

En 1981, il a été nommé consul au Consulat général du Canada à Hambourg. Il est revenu à Ottawa en 1983 pour agir à titre d'adjoint principal du ministre du Commerce international au sein du ministère des Affaires extérieures. En 1986, M. Dingledine est devenu directeur des Relations commerciales et économiques pour le Moyen-Orient.

Lorsque la situation a commencé à se dégrader dans le golfe Persique en 1990, M. Dingledine a fait partie du Groupe de travail sur le golfe Persique dans la période qui a débouché sur la guerre. En novembre 1990, il a été nommé ambassadeur à Téhéran en Iran, où il a rouvert l'ambassade qui avait été fermée neuf ans plus tôt lors de la prise d'otages dans ce pays.

Son affectation à Téhéran ayant pris en juillet 1993, M. Dingledine est devenu boursier chargé de cours au Centre des affaires internationales de l'Université de Harvard à Cambridge, au Massachusetts. Il y a donné des cours et y a rédigé des communications sur la situation au Moyen-Orient avec pour thème central l'Iran moderne.

M. Dingledine est revenu à Ottawa en 1994 à titre de directeur général des Relations Canada-États-Unis au ministère des Affaires étrangères et du commerce international, où il était responsable des questions non commerciales entre le Canada et les États-Unis. En 1996, il a été nommé directeur général pour la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Ses responsabilités comprenaient notamment la gestion des questions au Moyen-Orient ainsi que la direction des ambassades et des consulats du Canada dans la région.

M. Dingledine est devenu directeur général de la Sécurité et du Renseignement du Ministère à l'automne de 1999. Il était responsable de la sécurité ministérielle au Canada ainsi que de la collecte et de l'analyse du renseignement étranger. De plus, les ambassades et les consulats du gouvernement canadien à l'étranger relevaient de lui. En tant que principal représentant canadien lors des réunions internationales portant sur la lutte contre le terrorisme international – notamment lors de celles du G-8 –, il a coordonné les mesures prises par le Canada à la suite des actes terroristes commis le 11 septembre 2001.

M. Dingledine a pris sa retraite en août 2002.

LE MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Royal Military College (RMC) de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Il a été instructeur de vol sur le T-33 à la base des Forces canadiennes (BFC) de Moose Jaw, en Saskatchewan. En 1970, il a été détaché au RMC à titre de commandant d'escadron et, ensuite, de directeur adjoint des élèves-officiers.

En 1973, il est revenu à l'instruction sur les CF5 et CF104. En 1974, il a été pilote du 439e Escadron à la BFC de Baden-Soellingen, pilotant le CF104 pendant les attaques au sol. Promu major en 1977, il est devenu officier du Groupe d'évaluation tactique en 1978.
En 1980, le major-général McDonald s'est inscrit au Royal Air Force Staff College de Bracknell, en Angleterre. Promu lieutenant-colonel en janvier 1981, il est retourné au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) où il a été responsable de la planification des besoins opérationnels et des achats d'équipement pour le CF18. En 1982, il a été muté au bureau d'administration du projet CF18 en tant que gestionnaire des besoins opérationnels.

Le major-général McDonald a terminé son instruction sur le CF18 à la BFC de Cold Lake, et est ensuite retourné à la BFC de Baden-Soellingen en 1985 en tant que premier commandant du 439e Escadron d'appui tactique. En juillet 1987, il a été promu colonel et a été détaché au QGDN en tant que directeur de la formation professionnelle et du perfectionnement. En juillet 1989, il a assuré le

commandement de la BFC et de la 4e Escadre de Baden-Soellingen. Dans le cadre de ses fonctions de commandant de l'escadre et de la base, il a supervisé la création du groupe opérationnel aérien du CF18 dans la guerre du Golfe et a amorcé la fermeture de Baden. En 1992, il est revenu au QGDN à titre d'adjoint spécial du Sous-ministre adjoint (Personnel) et, en juillet 1993, il a occupé le nouveau poste d'adjoint spécial du Vice-chef d'état-major de la Défense (VECMD) et de directeur du Secrétariat du QGDN.

En juin 1994, le général McDonald a été promu brigadier général et a assumé les fonctions de directeur général du développement (Aérospatiale) au QGDN. Il a été promu major-général en 1996, occupant le poste de directeur des opérations au QG du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a occupé ces fonctions jusqu'à sa retraite des Forces canadiennes en 1998, après avoir passé 37 années dans les Forces.

Le général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de bord, surtout à bord de CF18, de CF104, de CF5 et de T-33. Il possède un B.A. en sciences politiques et en économie, a suivi des cours au RAF Staff College, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, ainsi que des cours en matière de sécurité nationale et de gestion.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

GRANT PURVES

Grant Purves exerce les fonctions d'attaché de recherche principal. Il est entré à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en 1974. Depuis, il a aidé de nombreux comités parlementaires à préparer des études approfondies. En 2001, il a été affecté au Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité.

M. Purves possède une formation solide en histoire militaire et en histoire de l'Europe de l'Est.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé Obstacles.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du

programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.
De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent

2e session, 37e législature, 2002-2003

INDEX

Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens Janvier 2003

ACSTA
Voir
Administration canadienne de la sécurité du transport aérien

Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA)
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:47-8
Contrôle aléatoire des employés des compagnies aériennes, p:15,128
Courrier et colis, vérification, p:125
Création, raison, p:127
Défis, p:135
État de compte, relevé des dépenses, examen par le Vérificateur général, p:147
États financiers, dépenses en administration interne et pour les aéroports, détails, p:147-8, 153,171
Financement par le Trésor, p:146
Identification, carte et laissez-passer, p:78,85,127-8,135,166
Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, émission, p:85,166
Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs aéroports, émission, p:75,86,167
Liens hiérarchiques, confusion avec le ministère des Transports, p:128-9, 137-8
Normes nationales, mises en œuvre, emploi du personnel au lieu de services à contrat, p:170
Portes du poste de pilotage, verrouillage, renforcement, budget, p:35
Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement, formation et salaires, p:18
Reddition de compte au Parlement à travers le ministère des Transports, p:127
Régime financier, inquiétudes, p:145
Rôle, mandat, responsabilités
Agent de protection à bord, programme, p:128,140
Annonces du ministre des Transports, p:15,127-32
Équipement de détection d'explosifs, répartition et entretien, p:127-8
Formation pour les préposés au contrôle de sécurité, p:134,143,170
Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes, mise en œuvre, p:127,135,143,170
Non passagers entrant dans les zones à accès restreint, contrôle aléatoire, p:128,135,143,170
Organisme de financement et de prestation de service pour le ministère des Transports, p:132
Passagers, sécurité, p:132
Prestation de services de contrôle avant embarquement dans les aéroports désignés, p:127,143,170
Réalisation, incomplète, p:140-1
Service de renseignement, risque, évaluation, p:133-4,143,170
Services de police aéroportuaires, financement, contrats de la GRC, p:116,121,132-4,143-4, 169,170
Société de la Couronne sans but lucratif, p:127
Surveillance et réglementation par le ministère des Transports, p:128, 132-5
Système de vérification à niveaux multiples pour bagages enregistrés, courrier et colis, p:63,165
Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, p:145,153,171
Vérification de sécurité, améliorations, p:150

Administration aéroportuaire du Grand Toronto
Invitation à comparaître, refus, p:12,152,198

ADRC
Voir
Agence des douanes et du revenu du Canada

Aéronefs
Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers
Passagers et bagages à main, contrôle, manque, p:90
Petits et gros avions, p:91
Sécurité, exigences, manque, p:11
Caméras vidéo à bord des cabines, p:36
Décompression explosive, p:39
Fouilles, vols vers DCA, p:83
Missiles sol-air tirés à l'épaule
Menaces, p:105
Système de contre-mesure, coûts, p:105
Pilotes armés, p:39,41,164
Portes du poste de pilotage
Compagnie El Al, Israël, sas de sécurité, p:38
Ouvertures des portes durant un vol moyen, p:36
Portes en kevlar, p:38-9
Portes fortifiées contrôlées par les pilotes, p:35
Renforcement, budget de l'ACSTA, p:35
Rideau de métal, barres d'acier, p:37
Sas de sécurité, exigence, p:35-9,41,164

Aéroport international Lester B. Pearson
Aéroports, sécurité, p:5,12-3,157
Bagages, vérification, p:44-5
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:92-3
Crime organisé, p:67-8,72,110-1,115-6
Services de police aéroportuaires, p:110-2, 115-6,137,151
Voie de circulation Kilo, portail gardé, p:92

Aéroports, employés
Crime organisé
Communauté aéroportuaire de Toronto, personnes recrutées, nombre possible, p:67-8
Conspiration interne, coercition et intimidation, possibilités, p:68
Infiltration, but, succès, p:44,67-8,77,80-1, 112,115
Sécurité relâchée, intérêts, p:68
Employés corrompus, menace, p:17
Employés de l'extérieur ayant accès aux avions, fouilles inadéquates, p:11
Employés de maintenance et d'entretien, formation dans l'identification des personnes, objets ou substances présentant un danger potentiel
Ministère des Transports, exigences, p:29,164
Planification, manque, p:12,27
Transporteurs aériens, responsabilité, p:19,29-30,164
Employés légitimes, solution à la sécurité, contribution, p:17,67
Employés travaillant côté piste, avec accès aux avions
Antécédents, vérification, p:11,65-6
Antécédents, vérification, affront à la dignité, p:69
Couteaux polyvalents, p:66-7
Employés permanents et à contrat, vérification, manquement, p:69
Équilibre souhaitable entre respect et bon jugement, p:70
Fouilles, p:11,65,71,127-8
Montant, p:67
Outils propres et nécessaires à leur métier, p:66
Préposé au chargement des bagages, p:66
Sacs, trousses à outils et gamelles, contenu inconnu, p:69
Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69
Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux aéroports et ayant accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, p:11
Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement
Formation inadéquate, sous-payés, quarts extrêmement longs, p:18
Nouvelle formation, priorité de l'ACSTA, p:18
Rémunération, augmentation, p:18
Sous contrat des compagnies aériennes, p:18
Relation de confiance, p:15,65,70-1
Voir aussi
Identification, carte et laissez-passer; Vérification de sécurité

Aéroports, gouvernance et régie
Autorités aéroportuaires locales
Gains économiques possibles, p:127
Initiative économique, p:126
Lignes directrices et consignes émises par le ministère des Transports, p:125
Modèle dysfonctionnel depuis 11 septembre 2001, marche arrière demandée, p:126
Responsabilité, dévolution du ministère des Transports, p:125
Bonne sécurité égale bonnes affaires, p:131
Compétences et mandats entre les divers organismes responsables de la sécurité, p:123
Exploitants privés
Comportements, contrôle, p:130
Documents d'autorisation et certificats, p:130
Dossiers, conservation des données, p:130
Pénalités administratives et monétaires, p:130
Vérifications du ministère des Transports, p:130

Lien de déférence flou entre responsables, p:123
Pouvoirs en matière de transport aérien, vagues et largement répartis, p:123
Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les politiques, p:123
Secteurs public et privé, rôle, p:123,125

Aéroports, sécurité
Aires de trafic et pistes
Accès depuis la périphérie, normes équivalentes à l'aérogare principale, p:93
Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, p:11
Améliorations, réforme, besoin urgent, p:9-10,16
Attaques terroristes
Depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport, p:105
Depuis la périphérie immédiate d'un aréoport, p:87-101
Attentat du 11 septembre 2001
Aéroports et à bord des avions canadiens, réactions prévisibles, p:6
Résultat du manque de sécurité dans les aéroports américains, p:6
Vigilance accrue dans les transports aériens, p:6,20,43
Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers
Normes de sécurité, manqué, p:11
Passagers et bagages à main, contrôle, manque, p:90
Petits et gros avions, p:91
Cibles toujours possibles, p:6,43
Comité, audiences, résultat, p:15-6
Détournements d'avions, pirates de l'air politique de docilité ou de non-docilité, p:23-5
Dispositifs électroniques et bio-métriques, p:17
Entreprises situées à l'extérieur des terrains de l'aéroport, avions, accès, p:88
Épinglettes, coupe-ongles, coquelicot du Jour du souvenir, confiscation, p:5,7,45,70
Lacunes en coulisses, p:10-2
Législation, dispositions, manque de contrôle central, p:125-6
Luttes intestines, p:25,136-41
Responsabilités divisées, risque, p:137-40
Manquements et faiblesses, information publique
Droit à l'information versus sécurité nationale, p:12-6,155-9,161,172
Invitation au terrorisme, p:12,157
Nouvelles mesures de sécurité, évaluation
Contrôle renforcé à l'enregistrement et à l'embarquement, file d'attente allongée, p:6,8
Couteaux en métal, retour, p:7
Fourchettes métalliques et couteaux en plastique, p:7
Gestes plus symboliques qu'utiles, p:7
Gouvernement fédéral, détermination de rehausser la sécurité dans les aéroports et les avions, p:8
Passagers et bagages, contrôle, employés des compagnies aériennes plus zélés, p:6
Passagers voyageant en groupe, p:7
Premières questions rituelles, abandon, p:7-8
Transport aérien, sécurité accrue, p:9
Obligation de rendre compte, p:127-8
Organisme central, besoin, p:139-41
Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, p:80
Porte avant verrouillée, portes latérales et arrières grandes ouvertes, p:9, 69-71,93
Programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne, financé grâce à la taxe sur la sécurité
Investissement imposé, évaluation, p:8
Montants (24$) imposés, p:8,47
Optimisation des ressources, p:9
Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les politiques, p:123
Sécurité relâchée, favorable aux terroristes, p:68
Situation actuelle défaillante, p:5,61
Technologie, dépendance excessive, sentiment de confiance injustifié, p:17,67
Transparence, besoin, p:155-9,161,172
Vérification de chaque personne et véhicule entrant et quittant une zone à accès restreint, p:87-8,103,167
Voyage aérien, mesures de sécurité assorties d'une transparence et d'une reddition de comptes, p:161,172
Zones à accès restreint et zones hors des aérogares
Graves lacunes, p:101
Identification, carte et laissez-passer, p:101
Lance-missiles portatifs, p:105
Normes et pratiques actuelles, réévaluation, p:101
Spectateurs et véhicules regroupés aux extrémités des pistes, p:105
Système de surveillance de caméras pour suivre le déplacement des véhicules, p:101
Vérification visuelle, p:101
Zones de sécurité
Passagers, contrôle, transporteurs et ACSTA, responsabilité, p:137-8
Zone aéroportuaire, autorité responsable, p:137-8

Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
Avions privés, préavis d'arrivée, p:95
Douaniers
Banques de données des services policiers, accès, p:29,163
Formation et appuis, p:19-20,29,163
Identification rétinienne et digitale, investissement, p:72,75

Agents d'immigration
Bases de données policières, accès, p:71,163
Formation et appuis, manque, p:19-20,27,29,31, 114,163

Agents de protection à bord (APB)
Agents de protection armés à bord
Équipage de bord, rôle, informations, p:12,19-24,31-4,41,164
Ministère, agence ou organisme responsables à bord de l'avion, p:137
Identification au capitaine avant l'envol, p:22
Identité connue, position de la GRC, p:31-4
Interventions, conditions, instructions, p:31-4, 41,164

Air Canada
Courrier et colis, vérification, p:51,59,125
Employés travaillant coté piste, sacs, trousses et gamelles, contenu inconnu, p:70
Équipage de bord, formation inchangée depuis des années, p:20
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, test, p:36
Services de police aéroportuaires, p:117-8
Témoins refus de répondre aux questions, p:158

Airline Pilots Association International (ALPA)
Courrier et colis, vérification, p:58
Identification, carte et laissez-passer, p:78-9
Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation, p:22
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

ALPA
Voir
Airline Pilots Association International

APB
Voir
Agents de protection à bord

Association des pilotes d'Air Canada
Aéroports, gouvernance et régie, p:125-6,128-9, 140-1
Détournements d'avion, politiques établies, p:23-4
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36-7
Services de police aéroportuaires, p:113-4

Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
Bagage suspect, identification, formation, p:83
Bagages enregistrés, vérification, p:44,78-9
Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69

Atkins, honorable Norman K.
Bagages enregistrés, vérification, p:44
Pilotes armés, p:39

Avions privés, d'affaires et nolisés
Agents d'immigration et des douanes, préavis d'arrivée, p:94-5
Exigences de sécurité, manque, p:11
Fouilles avant départ et après arrivée, p:96-7,98
Gros avions, carburants, plein, dégâts possibles, p:94
NAV Canada, trafic aérien, contrôle, rôle, p:95-6
Noms des passagers, connaissance, exigence, p:97
Passagers et bagages à main, aucun contrôle, p:90,97-8
Petits et gros avions, p:90-1
Privilégiés et contraire aux normes de sécurité, négligence, p:97
Service téléphonique spécial, arrivée signaler par les pilotes, p:94-5
Surveillance minime, p:91,94

Bagages à main
Vérification, p:43

Bagages enregistrés, vérification
Cibles moins protégées pour les terroristes, p:43
Crime organisé, aéroports, présence, p:44
Détection d'explosifs
Échéance canadienne versus américaine, p:47-9
Échéance établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale, p:47
Équipement nécessaire
Disponibilité, financement, p:48
Installation, problèmes logistiques, p:48-9
États-Unis, échéances, p:47-9
Machine de détection de vapeur explosive en service à Vancouver, p:43,46
Moyens de vérification variés
Chiens renifleurs, p:46,56
Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, p:63,165
Êtres humains, limitations, p:46
Machine de détection de vapeur explosive, p:46,56-8
Coûteux pour l'industrie, p:46
Fiabilité et « faux positifs », p:46,58
Matériel électronique, p:46
Radiographie (rayon-X), machine, p:47,56
Système de vérification à niveaux multiples, mise en oeuvre par l'ACSTA, p:47,63,165
Retrait de la soute si passager n'est pas à bord, p:45

Vérification, manque, améliorations, besoin urgent, p:43-7,56-7
Vérifications ponctuelles si soupçons, p:43
Volumes de vérification, ressources et temps, exigences, p:45,58

Baker, Mike, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
ACSTA, rôle, mandat, financement, p:133

Balnis, Richard, agent de recherche principal, Syndicat canadien de la fonction publique
Agents de protection à bord identifiés aux membres d'équipage, position, p:34
Formation, normes, développement, luttes intestines, p:136
Identification, carte et laissez-passer, p:82
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:24,136

Banks, honorable Tommy
Agents de bord, formation, p:26
Bagages enregistrés, vérification, p:56-7
Services de police aéroportuaires, p:117

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport
Accès depuis la périphérie et aérogare principale, normes de sécurité, harmonisation, besoin, p:93
Accès direct aux aires de trafic et aux avions, p:87-90
Attenants aux aires de trafic, pistes et voie de circulation, p:87-90
Employés, antécédents non vérifiés et sans laissez-passer, p:87-90
Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, p:11
Mesures de sécurité
Mises en oeuvre par les autorités aéroportuaires, p:91
Permis émis pour véhicules, p:91-2
Surveillance du ministère des Transports, dossiers, inspection, p:91
Occupants, entreprises, p:87-90
Pistes, accès, contrôle, procédures officielles, manque, p:90
Portails, portes et passages non gardés, p:93
Portails et clôtures gardés (surveillés), p:92
Sécurité, absence, risques accentués, p:93
Véhicules et personnes accédant aux aires de trafic, p:88
Voie de circulation Kilo, Aéroport international Pearson, p:92

Citoyenneté et Immigration, ministère
Agents d'immigration
Banques de données policières, accès, p:29,163
Formation et appuis, p:19-20,29,163

Collenette, honorable David, ministre des Transports
ACSTA, financement, p:146
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:49
Identification, carte et laissez-passer, vérification aléatoire, p:76-7
Taxe sur la sécurité, p:146

Comité consultatif sur la sécurité aérienne
Services de police aéroportuaires, p:114
Zones à accès restreint et zones hors des aérogares, normes et pratiques actuelles, p:101

Conseil des aéroports du Canada
Services de police aéroportuaires, p:116

Cooper, Ross, premier officier, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
Détournements d'avion, politiques établies, p:23-4

Cordy, honorable Jane
ACSTA, p:135
Employés travaillant côté piste, p:65
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23

Courrier et colis, vérification
Envoi à bord d'un vol spécifique, frais, paiement, p:60-1
Lettres et colis de Poste Canada et des services de messagerie privés
Expéditeurs connus, raccourcis, pratique supprimée, p:55,63,165
Feuille de route, simple signature suffisante, p:55-6
Menace pour les vols de passagers, p:50,52, 53-4
Personnel, antécédents, vérification, p:55
Vérification obligatoire, p:54
Vérifications
Compagnies aériennes et services de messageries, responsabilité, p:50-1, 123
Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, p:63,165
Contrôles radioscopiques, pourcentage, p:56-7, 63,165
Contrôles visuel aléatoires par les employés de la poste, p:50-5,62
Manque, inquiétudes, p:10,50-1,53-5,62,165
Protocoles du ministère des Transports, p:124

Responsabilité, valse hésitation, p:125-7
Système d'inspection généralisée, p:50,60
Système de vérification à niveaux multiples de l'ACSTA, p:63,165
Technologie, disponibilité, p:54
Venant des petits aéroports, p:63,165
Vérification par un tiers, p:52-3

Day, honorable Joseph A.
Avions privés, p:97

Deemert, Rob, Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
Vols vers DCA, fouilles, p:83

Douaniers
Banques de données policières, accès, p:29,163
Formation et appuis, p:19-20,29,163

Duchesneau, Jacques, président, Administration canadienne de la sécurité du transport aérien
ACSTA, rôle, mandat, financement, p:132-5, 146
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:48
Identification, carte et laissez-passer, p:78

Elliott, William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, ministère des Transports
Aéroports, gouvernance et régie, p:131
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:48-9
Bagages enregistrés, vérification, p:56-7
Courrier et colis, vérification, p:50,55,60-1
Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, p:27
Formation, normes, développement, lutte intestine, p:25,136
Identification, carte et laissez-passer, p:74-6
Portes du poste de pilotage, verrouillables et fortifiées, p:35
Reddition de compte financière, p:146
Services de police aéroportuaires, p:116
Vérification de sécurité, p:71

Équipage de bord (pilotes et agents de bord)
Agents de bord, manuel, formation, besoin, p:25-7
Agents de protection à bord, rôle, informations et formation inadéquates, p:12,20-5,31-5,164
États-Unis, stratégie et programme élaboré, p:20-1,22
Formation, normes, retard, guerre interne, p:11,21,24-5,136-7
Laissez-passer nationaux, émission, p:85,166
Pilotes armés, p:39,41,164

Facteurs et transitaires
Antécédents, vérification
Aucune demandée, p:98-100
Imposition, coûts aux frais des entreprises, p:100-1

Fernie, Iain, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada
Courrier et colis, vérification, p:51-2,59
Crime organisé, aéroports, présence, p:81
Employés travaillant côté piste, p:70
Services de police aéroportuaires, p:117-8

Finances, ministère
Taxe sur la sécurité, revenus
Répartition des revenus et dépenses, relevé, p:146-7
Revenus, p:147

Fleshman, Larry, directeur général, Service à la clientèle, Toronto Air Canada
Courrier et colis, vérification, p:59
Crime organisé, aéroports, présence, p:81
Employés travaillant côté piste, p:70

Forrestall, honorable J. Michael
Bagages enregistrés, vérification, p:57
Courrier et colis, vérification, p:61-2
Services de police aéroportuaires, p:118

Fraser, Sheila, vérificatrice générale du Canada
Agents d'immigration et douaniers, formation, recommandation, p:19-20
Reddition de compte financière, p:145-50
Voir aussi
Vérificateur général du Canada

Gendarmerie royale du Canada (GRC)
Agents de protection à bord
Identifiés aux membres d'équipage, position, p:20-1,22,24,31-4
Interventions, conditions, instructions, p:31-4, 41,164
Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77
Services de police aéroportuaires, responsabilité, p:109-15,121,169
Vérification de sécurité, employés avec casiers judiciaires ou sous accusations, base de données, p:71,86,100,103,167,168

GRC
Voir
Gendarmerie royale du Canada

Identification, carte et laissez-passer
Aéroports émettant laissez-passer d'accès à leurs propres installations, p:75-6,85,166
Améliorations, planification du ministère des Transports, p:74-5

Contrefaçon, p:72,73-4
Employés quittant leur emploi
Canada 3000, employés, laissez-passer manquants, p:74
Restitution à l'employeur, p:74
Employés travaillant côté piste
Antécédents, vérification, p:65-6
Carte facile à reproduire, p:72
Démodé et désuet, p:11
Laissez-passer à lecture électronique et biométrique incorporé, p:17,72,75-6,80,85-6,166-7
Personnel temporaire sans vérification de sécurité, zone restreinte, accès, p:73
Relâché et primitif, p:72
Travailleurs franchissant les points de contrôle sans susciter grande attention, p:72
Vérifications aléatoires versus systématiques, analyse coûts-bénéfices, p:76-83
Vérifications au petit bonheur, p:11
Identification rétinienne et par empreinte digitale automatisée, p:72-3,75
Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes, amélioration, mise en œuvre de ACSTA, p:127
Laissez-passer national et centralisé, normes et base de données nationales, p:76,85,166
Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, p:85,166
Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs aéroports, p:75-6
Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, p:80
Vérifications
Ressemblance du porteur, p:74
Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, p:74

Johnson, Don, président, Association des pilotes d'Air Canada
Aéroports, gouvernance et régie, p:128
Pilotes, formation pour faire aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36-7
Services de police aéroportuaires, p:111

Kavanagh, Paul, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, ministère des Transports
Avions privés, p:97
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:100
Courrier et colis, vérification, p:52-3
Employés travaillant côté piste, p:65-6,70-1,91
Facteurs et transitaires, p:130
Identification, carte et laissez-passer, p:70,73

Kenny, honorable Colin
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:92-3
Courrier et colis, vérification, p:51-2,59-60
Crime organisé, aéroports, présence, p:81
Employés travaillant côté piste, p:66,70
Facteurs et transitaires, p:83
Identification, carte et laissez-passer, p:70
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:37
Services de police aéroportuaires, p:100,117-8

Laflamme, Art, représentant principal, Airline Pilots Association International
Courrier et colis, vérification, p:58
Identification, carte et laissez-passer, p:78,80
Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation, p:22
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38-9

Landry, Sam, officier responsable, Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale de Canada
Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77,115
Services de police aéroportuaires, p:110,112, 137

LaPierre, honorable Laurier L.
Avions privés, p:95-6
Identification, carte et laissez-passer, p:79

Lefebvre, Paul, président, Secteur 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69

Loeppky, Garry, sous-commissaire, Opérations, Gendarmerie royale du Canada
Agents de protection à bord identifiés à l'équipage, position, p:32-3
Services de police aéroportuaires, p:32,112

McLeod, Dave, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
Bagage suspect, identification, formation, p:27
Bagages enregistrés, vérification, p:44
Identification, carte et laissez-passer, p:79

Meighen, honorable Michael A.
Courrier et colis, vérification, p:52-3
Crime organisé, aéroports, présence, p:80
Identification, carte et laissez-passer, p:79-80,83
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36

Milton, Robert, président-directeur général, Air Canada
Services de police aéroportuaires, infiltration policière, p:119

Minto, Shahid, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration)
Reddition de compte financière, p:150
Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, p:74

Organisation de l'aviation civile internationale
Bagages enregistrés, explosifs, détection, application, échéance, p:47-8

Pelletier, France, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires, division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique
Agents de bord, manuel, formation, besoin, p:25-6
Employés travaillant côté piste, p:66
Pilotes armés, p:39
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

Policiers de l'air
Voir
Agents de protection à bord

Propriétaire d'une compagnie d'aviation
Aéroports, gouvernance et régie, p:126-7
Aéroports, sécurité, épinglettes, coupe-ongles, p:5
Décompression explosive, p:39
Portes du poste de pilotage, kevlar, p:39

Reddition de compte financière
Dépenses en matière de sécurité
Autorités aéroportuaires locales
Bureau du vérificateur général, vérification, législation manquante, p:149,153,171
Ministère des Transports, baux, évaluation, droit, p:149-51
Montants alloués, dépenses, contrôle, p:145,149-52
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada, p:144,145
Régimes financiers de l'ACSTA et autorités aéroportuaires, craintes, p:145,146-8
Revenus et dépenses, équilibre
Bilan, obtention, difficultés, p:145-8
Révision annuelle, p:146
Vérificateur général, examen, relevé et état de compte demandés, p:146-8
Taxe sur la sécurité de 12$
Dépenses, répartition
Gouvernement fédéral, responsabilité, p:148, 153,171
Répartition, information publique, droit, p:145,147,152,153,171
Dépenses additionnelles, couverture, p:145-8
Montant, évaluation, p:145-7
Optimisation des ressources, p:8-10
Trésor, financement, p:146-7

SCFP
Voir
Syndicat canadien de la fonction publique

SCRS
Voir
Service canadien du renseignement de sécurité

Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent
Aéroports, sécurité
Améliorations, besoin urgent, p:9-10
Audiences, résultat, p:15-6
Audiences et examen, p:9
Recommandations, p:29-30,41,63,85-6,103,107,121,143-4,153,161-72
Témoins
Citation à comparaître, recours, droit, p:157
Hauts fonctionnaires, refus de répondre et refus de témoigner, p:155-9
Responsables, sauvegarde des apparences et défense du système, p:155
Témoins, remerciements, p:155,157

Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)
Vérification de sécurité, risque connu, base de données, p:71,86,103, 167,168

Services de police aéroportuaires
Aéroport Pearson, situation
Efficacité technique, gain, p:112
Équipes multifonctionnelles, p:112
Officiers, réduction, p:111,151
Organismes multiples responsables, p:110, 116,137
Renseignements de sécurité, partage, p:116
Syndrome d'agrandissement des fiefs, p:103
Trafic de passagers, p:112
Unité d'enquête conjointe, p:116
Aéroports internationaux et autres, besoins, évaluation, p:116
Air Canada, coopération policière, infiltration, p:117-8
Comité, inquiétudes, p:109-11
Corps policier national
Besoin, p:113-5
Conflits de compétence, fin, p:113
Coordination améliorée, p:113
Force nationale versus forces locales et régionales, p:113
Formation, normes améliorées, p:113
GRC, désignation, sous contrat pour ACSTA, p:113-5,121,169
Normes nationales, p:113
Effectifs, insuffisance, p:109

Enchevêtrement de compétences, priorités et ego, conséquences, p:114-5
Forces policières locales, rôle, enquêtes criminelles, p:109,113,121,169
Groupe de personnes établissant des normes nationales et veillant à leur application, p:111
Normes de formation et procédures améliorées, développé par le ministère des Transports, p:114
Personnel de sécurité à contrat, rôle, p:110,115, 121,169
Provinces où la GRC a compétence, autres provinces, p:109-10
Services policiers nécessaires, p:114
Urgences associées à la sûreté
Attribution des responsabilités, p:109
Coordination et coopération entre corps policiers, p:110

Sheehy, Matt, commandant, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
Aéroports, gouvernance et régie, p:125,140-1

Sheridan, Norman, directeur, Opérations passagers, Agence des douanes et du revenu du Canada
Avions privés, p:95-6

Société canadienne des postes
Courrier et colis, vérification, responsabilité
Avions de transports de passagers, recours, p:53-4
Technologie, disponibilité, p:54
Vérification visuelle, p:50-5,62,123-5
Personnel, antécédents, vérification, p:98-9

Stiff, Bob, directeur général, Sécurité générale, Société canadienne des postes
Courrier et colis, vérification, p:62

Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)
Agents de bord, manuel, formation, besoin, p:25-6,136
Agents de protection à bord identifiés aux membres d'équipage, position, p:34
Pilotes
Armés, p:139
Formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:24-6,136
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

Témoin 1
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:93

Témoin 1, ex-superviseur des services de renseignement au sein d'un corps policier
Services de police aéroportuaires, p:116

Témoin 2, propriétaire d'une compagnie d'aviation
Avions privés, p:94
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:87,92
Facteurs et transitaires, p:99

Témoin 3
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:93

Témoin 3, ex-responsable d'une escouade antidrogue
Services de police aéroportuaires, p:110

Terrorisme
Menaces d'agression contre les États-Unis, toujours possibles, p:6
Réseaux d'approvisionnement en énergie, eau potable et réseau Internet,
cibles possibles, p:6

Transports, ministère
ACSTA, surveillance et réglementation, p:127-30,132-5,143,169-70
Aéroports, gouvernance et régie, p:123-32
Autorités aéroportuaires locales, baux, évaluation, droit, p:149-51,153,171
Avions privés, p:95-6,103,168
Bagages enregistrés, explosifs, détection, application, échéance, p:49
Bagages enregistrés, vérification, p:49,56-7
Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:91
Courrier et colis, vérification, protocoles, responsabilité, p:50,52-5,56-7,123-5
Employés travaillant côté piste, p:65-7,71
Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, p:27
Formation, équipage de bord, exigences, échéances nouvelles, p:29-30,163, 164
Formation, normes, développement, guerre interne, p:24-5,132-6
Identification, carte et laissez-passer, p:70-1, 73-7,82,135
Liens hiérarchiques, confusion avec l'ACSTA, p:125-7,136-7
Personnel d'entretien et de maintenance, formation, position, p:19,27,
29-30,164
Politiques et normes de sécurité des aéronefs et des aéroports, mise en œuvre, p:143,169-70
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, exigence, p:35,41,164
Reddition de compte financière, p:145-6

Services de police aéroportuaires, p:114-6,132-3
Vérification de sécurité, lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit, p:71,86,103,167-8
Zones à accès restreint et zones hors des aérogares, normes et pratiques actuelles, réévaluation, p:101

Trésor
ACSTA, financement, p:146
Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, p:146

Turpen, Louis A., président et membre du Conseil d'administration, Administration aéroportuaire du Grand Toronto
Audiences, refus de témoigner, p:12,152

Vérificateur général du Canada
Agents d'immigration et des douanes, formation, recommandation, p:19-20,29,163
Dépenses en matière de sécurité
Autorités aéroportuaires locales
Baux du ministère des Transports, vérification, droit, p:149-51
Compétence pour vérifier les livres, nulle, p:149
Vérification, pouvoirs législatifs demandés, p:153,171
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires, vérifications, p:144, 148,170
Régimes financiers de l'ACSTA et des autorités aéroportuaires, inquiétudes, p:145, 149-50
Répartition entre revenus et recettes, examen, relevés demandés à ACSTA et au Trésor, p:147

Vérification de sécurité
Antécédents, vérification en 5 points, p:86,103, 167-8
Bon bilan non indicateur de bonne conduite, p:71
Casiers judiciaires ou sous accusations, GRC, base de données, p:86,99-100,103,167-8
Employés permanents et à contrat, vérification, manquement, p:69-71
Employés temporaires sans vérification de sécurité, p:73
Employés travaillant côté piste, avions, accès, p:15,65-6,69-71,77,82,91
Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux aéroports et ayant accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, p:11
Évaluation tous les cinq (trois) ans, p:71,86, 103,167-8
Facteurs, transitaires et travailleurs de l'extérieur livrant des colis non vérifiés, p:11, 98-9
Lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit, ministère des Transports, p:71,86,103,167-8
Menaces à la sécurité, SCRS, base de données, p:71,73,86,100,103,167,168
Pas un système à toute épreuve, p:72-3

Wiebe, honorable John (Jack)
ACSTA, p:133-4

Wilmink, Chuck, Consultant et ancien directeur de la sécurité, Canadian Airlines
Aéroports, sécurité, situation actuelle, p:5,61, 137-8
Bagages, vérification, p:58
Courrier et colis, vérification, p:58,61